

Accordo del 23 giugno 2005

# Svenduti i macchinisti!

## Commento all'accordo del 23 giugno 2005 fra FILT-FIT-UILT-UGL-FAST-OrSA (parte specifica SCMT-VACMA)

### Premessa

I sindacati firmatari dell'accordo hanno praticamente metabolizzato l'ineluttabilità della vigilanza e del controllo della presenza del macchinista durante la guida. Peraltro, non mettendo in discussione le delibere n° 35 e 36/2002 di RFI, né quanto asserito dall'ex Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie il 7 agosto 2003, **i sindacati accettano l'Agente Solo.**

Oggetto: Estensione delle norme per la condotta ad agente solo dei treni merci.

Lettera di RFI A0011\PI\2005\0000878 del 14 giugno 2005

Si comunica che da parte di questa Società nulla osta ad estendere le norme per la condotta con un solo agente dei treni merci, alle seguenti condizioni tecniche e normative:

- Linee attrezzate con SCMT;
- Mezzi di trazione attrezzati con SCMT;
- Comunicazioni terra – treno garantite tramite GSM-GSMR con apparato dotato di viva-voce;
- Specifiche condizioni di cui al punto 21 dell'allegato XIV ter alla IPCL.

A conferma di ciò, esiste una lettera di RFI (vedi riquadro a fianco) nella quale si conferma che **"...nulla osta ad estendere le norme per la condotta con un solo agente dei treni merci..."**. Questa posizione di RFI non è stata oggetto di discussione fra le oo.ss. né è stata mai da loro smentita, nonostante fosse stata emessa pochi giorni prima dell'accordo del 23 giugno.

Questa premessa è importante perché serve a spiegare meglio tutto il resto.

Il sistema SCMT (del SCC si hanno solo notizie di stampa) comprende, come tutti sappiamo, il vigilante VACMA come sottosistema di bordo, ancora inscindibile dal resto dell'apparecchiatura (delibere n° 5 e 6/2003 di RFI). Quest'ultima possibilità era stata inclusa nell'accordo dello scorso 19 aprile; però è bene tenere presente che, già da allora, questa eventualità, qualora realizzata, poneva il pdm, in caso di incidente ferroviario nel quale sia possibile dimostrare il mancato utilizzo del Vigilante (poiché escluso), in grave posizione di delitto colposo, né si può dire che la delibera n° 13/2003 di RFI consentisse ciò, prefigurando, invece, la "mancata realizzazione della funzione vigilante", che è cosa diversa); d'altronde, per i mezzi omologati con SCMT/Vigilante, la successiva disgiunzione di un'apparecchiatura di sicurezza (lo dice RFI) come il vigilante presuppone reato penale ex art. 437 C.P.. Ma tutto ciò, evidentemente, è servito ai sindacati per gettare un po' di fumo negli occhi dei macchinisti che, in buona fede, hanno inizialmente considerato la cosa come una buona conquista.

Accordo del 23 giugno 2005

### SCMT/VACMA

In relazione alle problematiche connesse all'introduzione di nuovi sistemi di sicurezza, il Gruppo FS conferma il programma di attrezzaggio di tutte le linee attualmente in esercizio o con il sistema SCMT o, in alcune aree geografiche e/o linee, con il sistema SSC (Sistema di Supporto alla Condotta).

**Il completamento di tale piano di attrezzaggio è previsto entro la fine del 2007.**

Con l'affermazione "Il **completamento di tale piano di attrezzaggio è previsto entro la fine del 2007**" si consente all'OrSA di recepire definitivamente l'informativa di cui al 18 maggio 2004

(4.050 macchinisti in meno entro il 2007: è il K2!) che gli altri sindacati non avevano mai messo in discussione.

Nell'ambito del confronto le parti hanno convenuto sull'obiettivo di realizzare soluzioni che assicurino la funzione di controllo della vigilanza e del rilevamento della presenza dell'operatore senza ricorrere alle interazioni del personale di macchina. In tal senso le parti realizzeranno, attraverso la costituzione di una commissione mista, un monitoraggio costante sull'evoluzione tecnologica anche in ambiti diversi dal settore ferroviario.

Accordo del 23 giugno 2005

deciso nel suo ultimo congresso di S. Cesarea

quale venne stabilito che non esistono "...sistemi tecnologici che possano realmente controllare lo stato di vigilanza ma solo la presenza e, eventualmente, alcuni parametri vitali dell'operatore. E' quindi evidente che qualsiasi attrezzatura che sia inserita a bordo per funzioni di controllo dello stato fisico e della presenza **non potrà, in ogni caso, modificare la composizione dell'equipaggio macchina** in quanto non interverrebbe in caso di errore del personale alla guida (SPAD, rispetto dei limiti di velocità, ecc..). Eventuali dispositivi dovranno comunque avere caratteristiche non invasive, è cioè non dovranno richiedere interventi del pdm, peggiorare i parametri ergonomici dell'assetto di guida, o arrecare comunque disturbo..."

Il secondo evidenziato, addirittura, sancisce il livello raggiunto dalla concertazione! Infatti si chiede al sindacato, in pratica, di cercare "sul mercato" soluzioni innovative tese a migliorare la vigilanza/presenza del pdm durante la guida, non invasive, che sicuramente avranno un costo che difficilmente FS sosterrà, a meno che il risparmio ottenuto entro il 2007 vada oltre le aspettative. È bene chiarire, una volta per tutte, che stanti le attuali norme internazionali (UIC) **IL PEDALE NON POTRÀ MAI SPARIRE**. Questa parte dell'accordo è pura propaganda poiché (come vedremo in seguito) i sindacati si attesteranno sull'utilizzo delle touches, permettendo all'OrSA di condividere, di fatto, l'accordo del 14 ottobre 2004 che non aveva (ancora) firmato.

Le parti concordano che l'adozione operativa delle disposizioni normative e regolamentari emesse dal Gestore dell'Infrastruttura che possono produrre effetti sulla organizzazione del lavoro costituirà oggetto di preventivo specifico confronto.

Accordo del 23 giugno 2005

La certezza che tutti i sindacati abbiano accettato la necessità di controllare la vigilanza e la presenza del pdm alla guida dei treni, è confermata nel primo evidenziato. Peraltro (relativamente all'OrSA "Macchinisti Uniti") tutto ciò contrasterebbe con quanto (aprile 2005) in occasione del

Questa affermazione verrà venduta nelle assemblee come una grande conquista. Invece,

Pagina 3 di 9

purtroppo, è vuota di significato.

Cominciamo intanto col dire che il Gestore dell'Infrastruttura (RFI) non è quello che "fa" le normative e regolamenti ma esegue le direttive del Ministero delle Infrastrutture e, in particolare, dell'ex Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie (vedi "Organismo di regolazione" art. 37 del dlgs 188/2003). Questo nuovo organismo è di natura politica, oltreché tecnica, e può imporre a RFI le strategie che riterrà opportune. Come si ricorderà (vedi premessa) l'ex Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie "sentenziò" il 7.8.2003 sull'Agente Solo: abbiamo sbagliato da allora a fare le barricate? No, perché i macchinisti hanno sempre creduto che i sindacati non si sarebbero mai adagiati su tale equipaggio macchina subendo, purtroppo, il tradimento da parte di questi ultimi che (guardate bene i volantini, in particolare il documento dell'OrSA Ferrovie del 18 febbraio 2005 rubricato "Cenni sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano", pag. 11, 3° alinea) non hanno mai preso le distanze dall'A.S. ma solo dal VACMA (ricordate le affermazioni di Pezzotta?). Nell'accordo, poi, si parla di **"confronto"**, non di "trattativa" o "negoziazione". Confronto: ma per che cosa? Per modificare le delibere di RFI? Improbabile, per i motivi sopra esposti. Per "adattare" l'organizzazione del lavoro alle regole di RFI? E' molto probabile!

Accordo del 23 giugno 2005

Per quanto riguarda il verbale d'incontro del 19.4.2005 le parti proseguiranno il confronto sulle tematiche ivi richiamate.

Verranno tra l'altro esaminati gli interventi di attrezzaggio che dovranno:

- intervenire sui sistemi di **controllo della vigilanza** e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione. **Tale riattrezzaggio inizierà entro il prossimo mese di ottobre;**
- adottare le soluzioni ergonomiche tese a migliorare la postura, minimizzando i movimenti monotoni e ripetitivi;
- proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno in atto.

Tale confronto si concluderà entro il 31 luglio 2005.

**"riattrezzaggio"**, e si dà spazio alle touches, che rimarranno alternative al pedale, non sostitutive, in virtù delle norme internazionali menzionate (fiche UIC 641). Inoltre, i riferimenti all'ergonomia servono a dare un contenuto

Non si tratta di una vera rivisitazione dell'accordo del 19.4.2005 ma di una puntualizzazione. Occorrerà, ora, riprendere l'attrezzaggio dei mezzi che in aprile sembrava essere stato sospeso (prontamente smentito da Maestrini il 31.5.2005). Inizia, quindi, il

alle esigenze del gruppo interregionale e di alcune USL che avevano contestato anche l'ergonomia delle cabine di guida. Questa affermazione potrebbe impedire che l'organo di vigilanza proceda alle prescrizioni, ove è stata individuata l'infrazione. Ciò è confermato dall'affermazione "- **proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno**"; infatti il riferimento è alle prescrizioni emesse dalla AUSL di Torino che, su sollecitazione della Procura della Repubblica (e dei RLS che avevano ben lavorato), aveva individuato la grave infrazione da parte di RFI. Ovviamente questo programma di "bonifica" non avrà tempi brevi ma, nel frattempo, la mina AUSL sarà stata disinnescata.

Accordo del 23 giugno 2005

Qualora, a seguito di tali verifiche si dovesse pervenire ad **una diversa determinazione normativa in ordine alla separazione tra VACMA e SCMT**, le parti si danno atto fin d'ora che gli interventi di attrezzaggio saranno coerenti con i programmi di svecchiamento del parco rotabili illustrati durante il confronto e si completeranno per ciascuna tipologia di locomotore sulla base dei prototipi individuati dalle parti, secondo i tempi e le modalità indicati nell'allegata tabella. Nell'ambito della tempistica di cui alla tabella stessa **verrà data priorità ai mezzi conformi alla normativa UIC 651**. Per il restante parco saranno ricercate soluzioni appropriate e condivise.

Anche qui troviamo fior di bizantinismi! Dietro l'apparente disponibilità, da parte di FS, a concordare soluzioni mediate (non alternative) rispetto al VACMA, si capisce fin d'ora

che una posizione sindacale che si rispetti ha bisogno dei lavoratori che la sostengano; ma se i macchinisti saranno "bastonati", dove troveranno la forza FILT-FIT-UILT-UGL-FAST-OrSA (ammesso che la cerchino...) per dire a Trenitalia "Vogliamo che separi il VACMA dall'SCMT!?". Tali affermazioni, inoltre, lasciano chiaramente intravedere la possibilità **che non si arrivi ad una normativa condivisa in ordine alla separazione tra VACMA e SCMT** e che, pertanto, l'attrezzaggio andrà avanti ed i macchinisti, anche nel transitorio, pedaleranno! Però, a ben vedere, questo potrebbe essere un alibi poiché, in una situazione di totale disgregazione della categoria, anche tale eventualità (la separazione del VACMA) sembrerà meglio di niente, ed il sindacato ne uscirà rafforzato!

La citata "**priorità**" significa che per primi saranno eventualmente modificati i mezzi conformi alla fiche 651 che, in Italia, sono solo quelli di ultima generazione (E464, ecc.). "**Per il restante parco saranno ricercate soluzioni appropriate e condivise**" significa che i vecchi mezzi (a meno di un intervento delle AUSL sul tipo delle E424 di Napoli) continueranno a non essere conformi alla fiche 651, a circolare col VACMA e così via e, peggio, non saranno

mai messe a norma "fiche UIC 651", continuando a costituire un ulteriore degrado per la qualità del lavoro dei macchinisti.

In relazione all'avanzamento dei piani di attrezzaggio, e comunque non prima di gennaio 2006 le parti concorderanno l'avvio di sperimentazioni. Verranno altresì concordate le tratte sulle quali effettuare le sperimentazioni nonché modalità e tempi delle verifiche.

Accordo del 23 giugno 2005

aspettarsi che fino al 31 dicembre 2005 dovremo in quanto si tratterà di mezzi che non hanno bisogno di attrezzaggio (sono già pronti!). Poiché saranno da concordare le tratte sulle quali effettuare le sperimentazioni, possiamo immaginare la bagarre che ci sarà per accaparrarsi i treni!

Sull'attrezzaggio di ciascuna tipologia di locomotore verificato tra le parti, l'Azienda adotterà le procedure previste dal D.Lgs. n. 626/1994.

Accordo del 23 giugno 2005

contrario! Però, a pensarci bene, potrà RLS del loro ruolo di "vigili" sull'applicazione delle norme prevenzionali o, peggio, a dire a questi "Ragazzi, mi raccomando, controllate che FS installi pedali e touches a regola d'arte!"

In relazione al grado di avanzamento dei piani di attrezzaggio sopra individuati, le parti condividono che costituirà comunque oggetto di negoziazione la transizione verso nuove organizzazioni dell'equipaggio sulle linee attrezzate in esercizio con sistema SCMT o SSC. In relazione a ciò verranno esaminate le problematiche relative a:

- soccorso all'equipaggio in caso di malore;
- orario di lavoro;
- formazione e aggiornamento professionale;
- logistica di sostegno agli equipaggi (alberghi, dormitori, ecc.).

Accordo del 23 giugno 2005

Dal 1° gennaio 2006 potranno iniziare le sperimentazioni sui mezzi nuovi ("priorità" di cui sopra). Poiché il ri-attrezzaggio inizierà ad ottobre, c'è solo da tenerci il VACMA che abbiamo,

Questa affermazione, ovvia e banale, è un'offesa alla dignità di tutti noi, come se fosse possibile affermare il

servire ai sindacati ad esautorare i

Qui il RLS viene completamente emarginato, per lasciare alle oo.ss. il compito di gestire la partita della sicurezza, potendo così FS far rientrare nell'alveo delle compatibilità ("**In relazione a ciò...**")

obblighi di legge. Ma la cosa più grave è che si lasciano fuori i 5.500 km disponibili già all'uso del VACMA (delibera n° 35/2002 di RFI). Infine non può essere trascurato che, attraverso questo accordo FS non ha nemmeno garantito il ritiro delle sanzioni ai macchinisti puniti per essersi rifiutati di utilizzare il VACMA. Per non parlare dei 4 licenziati di "Report". Ma questo potrebbe essere il classico coniglio che potrebbe uscire, al momento opportuno, dal cilindro della concertazione!

L'Azienda considerato il confronto in atto con codeste OO.SS. ritiene utile trovare soluzione positiva al contenzioso relativo ai provvedimenti disciplinari; la soluzione di merito sarà attivata in parallelo con i tempi previsti al punto 3 del verbale di incontro del 19.4.2005

Nel frattempo le parti dovranno farsi carico di porre in atto comportamenti che depotenzino l'insorgere di ulteriore contenzioso

Accordo del 19 aprile 2005

continuare col rifiuto dei mezzi equipaggiati con per comportamento antisindacale), l'interpretazione che ne consegue e che spetterà ai sindacati "depotenziare", attraverso la disinformazione o, peggio, il ritiro delle iniziative comportamentali già in atto con successo in varie parti d'Italia.

passaggio da doppio a semplice binario. A tale ultimo riguardo, nella fase transitoria, ove il punto di convergenza è protetto dal segnale di protezione preceduto dal relativo avviso, dovrà essere realizzata l'indipendenza mediante l'installazione di apposito dispositivo d'armamento (tronchino), se non già presente; in attesa di tali interventi saranno adottati opportuni provvedimenti tecnici e/o normativi per il ricevimento dei treni. L'insieme dei provvedimenti di revisione sarà inviato alle OO.SS.

Accordo del 19 aprile 2005

Nell'accordo del 19 aprile 2005, in ordine alle sanzioni disciplinari, c'era un piccola apertura affinché FS li ritirasse; quest'ultima, però, vincolava tale possibilità ad una opera comune (oo.ss.-FS) di dissuasione per depotenziare l'insorgere del contenzioso. Siccome non si poteva scrivere che FS avrebbe dissuaso i macchinisti riottosi dal VACMA (rischiando una denuncia

Il 19 aprile 2005 s'era prefigurata la possibilità che FS/RFI) cominciasse a risolvere alcune gravi problematiche legate alla sicurezza degli impianti, fra cui quella annosa degli itinerari convergenti (ricordate Solignano, Crevalcore?. Come si può vedere nel riquadro qui di fianco, la materia era stata sufficientemente accennata. Invece, nell'accordo del 23 giugno 2005, di tutto ciò non si fa menzione.

Recentemente, dalla stampa che ha dato risalto all'accordo del 23 giugno 2005, abbiamo appreso una serie di inesattezze che, però, alcune oo.ss. hanno ripreso per "sedare" un certo malcontento che serpeggiava fra il personale e, soprattutto, fra gli attivisti contrari all'accordo. In particolare, sul "il Sole – 24 ore – Trasporti" del 4 luglio scorso è apparso un articolo di cui riportiamo lo stralcio che vedete qui di sotto, dove si afferma praticamente che il VACMA "...andrà definitivamente in in pensione...". Ovviamente, tale conclusione è auspicabile

**Tecnologia, il Vacma va in pensione.** Entro il 2007 tutti i convogli dovranno essere equipaggiati con il sistema Scmt, più moderno per la comunicazione terra-treno, mentre il Vacma, l'attuale strumentazione basata su un pedale (Touche) per il rilevamento della presenza e il controllo del personale a bordo dovrà andare definitivamente in pensione, sostituito da sistemi alternativi. Il confronto su questo punto che riguarderà anche l'introduzione di soluzioni ergonomiche tese a migliorare la postura dei macchinisti e migliorare la comunicazione terra-treno, dovrà concludersi entro il prossimo 31 gennaio. Mentre le sperimentazioni delle nuove tecnologie potranno iniziare solo da gennaio 2006. ■

DEBORAH APPOLLONI

(unitamente alla definitiva rinuncia all'Agente Solo) ma, forse, alla giornalista andava anche spiegato che le cose, con RFI, non stanno proprio così.

Per questo occorre metterla a conoscenza della fiche UIC 641, della disposizione 36/2002 e, soprattutto, della lettera di RFI (A0011\P\2003\0001324 del 6 ottobre 2003) avente per oggetto "**Chiarimenti riguardanti la disposizione 36/2002... Specifica dei requisiti funzionali**

OGGETTO: chiarimenti riguardanti la disposizione N° 36/2002 del 27 novembre 2002 "Specifica dei requisiti funzionali del dispositivo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (vigilante)".

Con la disposizione in oggetto è stata emanata la specifica relativa ai requisiti funzionali dell'apparecchiatura vigilante da installare a bordo dei rotabili dotati di cabina di guida, ammessi a circolare sulle linee dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Nella nota di trasmissione della stessa (prot. RFI-DTC\A0011\P\2003\0000001 del 07/01/2003) viene stabilito che l'apparecchiatura vigilante "dovrà" realizzare la funzione della reiterazione dell'intervallo del tempo di vigilanza, anche mediante l'azionamento di alcuni comandi di banco.

In merito a quanto sopra, considerato che la funzione di reiterazione del tempo tramite gli organi di banco è accessoria al dispositivo vigilante ed influisce solo sugli aspetti connessi all'ergonomia del dispositivo stesso, si precisa che il verbo "dovrà" deve intendersi

del dispositivo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (vigilante)", di cui si riporta uno stralcio. Come si evince da questa lettera, si capisce che la funzione di **reiterazione** è possibile realizzarla **anche** mediante l'azionamento di alcuni comandi di banco; inoltre viene ribadito che essa è solo **accessoria** al dispositivo vigilante, tendente a migliorare gli aspetti connessi all'ergonomia del dispositivo stesso. Se ne deduce il



vigilante futuro **non potrà non avere il pedale** (come il VACMA). In tali casi la scarsa conoscenza della materia da parte della giornalista (sicuramente in buona fede) viene utilizzata da qualche o.s. come uno strumento per fare della pura propaganda.

**Allora non resta che rimboccarsi le maniche poiché, nonostante quest'accordo, non sono affatto venute meno le motivazioni che stanno alla base della grande iniziativa di contrasto al vigilante/Uomo Morto. Ora, più di prima, occorre restare uniti e continuare sulla strada già intrapresa, attraverso le iniziative comportamentali già in corso in tutta Italia, stando attenti alla disinformazione che potrà venire da qualsiasi parte (datore di lavoro, oo.ss., stampa).**

**Noi di [www.macchinistisicuri.info](http://www.macchinistisicuri.info) faremo la nostra parte, cercando di informarvi con tempestività. In Italia ci sono tanti attivisti, in tutte le oo.ss., che non hanno condiviso l'accordo del 23 giugno 2005. Anche con loro occorrerà mantenere stretti contatti, per tenersi informati, in tempo reale, sul da farsi.**

***Non lasciamoci intimidire!***