

## GRUPPO FS MONOTEMATICO SU MACCHINISTA SOLO ED ESUBERI

### IN QUESTO NUMERO

- *Comunicato Stampa FAST-Ferrovie: GRUPPO FS MONOTEMATICO SU MACCHINISTA SOLO ED ESUBERI*
- *FERROVIE: DOPPIO MACCHINISTA ADDIO, UNO SOLO ALLA GUIDA (ANSA del 02/03/2007)*

Visto che si ricomincia a fare annunci giornalistici anziché parlare con un Sindacato che si vorrebbe relegare a mero “notaio” delle decisioni del Management FS, diventa sempre più indispensabile fare chiarezza su quello che noi della FAST Ferrovie perseguiamo.

In diverse occasioni abbiamo avuto modo di dire che, con l'ing. Moretti, siamo finalmente riusciti a vedere la stessa “Ferrovie” della Direzione del Gruppo, condividiamo le intenzioni dichiarate di rimettere il “treno e il ferroviere” al centro delle strategie aziendali, la necessità di internalizzare lavorazioni che hanno fatto esplodere il loro costo proprio grazie agli assurdi processi di esternalizzazione.

Condividiamo altresì di porre come obiettivi strategici:

- ⇒ il riequilibrio finanziario;
- ⇒ l'incremento del traffico passeggeri;
- ⇒ il miglioramento dei livelli di puntualità;
- ⇒ la sicurezza;
- ⇒ la pulizia;
- ⇒ la maggiore competitività in vista dell' arrivo di nuo-

vi operatori.

In sostanza, elementi necessari per rivalutare il Gruppo FS.

Di contro, dobbiamo registrare che da parte dell'ing. Moretti non figura come obiettivo l'incremento del traffico merci oltre al rilancio di FS come primo polo logistico nazionale, da noi sempre auspicato e fortemente sollecitato, mentre appare sempre con maggiore insistenza, quello della condotta del treno con un solo Macchinista.

Dal giorno in cui l'AD del Gruppo FS ha presentato le linee guida del piano d'impresa 2007-2011 ai Sindacati, linee guida ancora oggi esclusivamente aziendali e non ancora condivisi con i sindacati, le relazioni Industriali sono andate in standby, in attesa dell'approvazione definitiva da parte dell'Azionista (Ministro dell'Economia). Infatti, gli incontri svolti con le Società del Gruppo FS – RFI e Trenitalia – non hanno dato l'impressione di grandi spazi negoziali per affrontare le ricadute sul lavoro.

Proprio in merito a questi spazi negoziali, come FAST Ferrovie, confermiamo la

nostra indisponibilità a valutare “sperimentazioni” in merito al macchinista solo!

Posizione chiaramente espressa già nel mese di Novembre all'ing. Moretti in un incontro ufficiale.

Non riteniamo servano sperimentazioni per valutare se i Macchinisti Italiani sappiano o meno guidare i treni, anche perché, se tutti definiscono le nostre ferrovie le più sicure, crediamo che qualche merito andrà pure riconosciuto ai Macchinisti!

Necessita innanzitutto valutare oggettivamente il reale stato tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria e dei sistemi di comunicazione terra-treno e bordo-bordo, e solo successivamente ci renderemo disponibili a negoziare la modifica di un nuovo equipaggio di condotta del treno ma solo sulla base di una reale tecnologia applicata e verificata anche con le Organizzazioni Sindacali di settore e non sulla base della tecnologia dichiarata. L'esperienza ci porta ad essere molto prudenti sotto quest'aspetto, senza dover ora portare ad esempio gli ultimi incidenti che hanno sconvolto sia i ferrovieri che l'opinione pubblica.

### Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO
6/3	10,00	Bordo T.R.
8/3	15,00	AD Ferservizi

## FERROVIE: DOPPIO MACCHINISTA ADDIO, UNO SOLO ALLA GUIDA

*...è prioritario  
chiarire come viene  
garantito il pronto  
soccorso nel caso di  
un malore del  
macchinista...*

*...la garanzia del  
rispetto dei diritti  
legalmente  
riconosciuti al  
lavoratore, non può  
e non deve  
prevedere  
discriminazioni...*

(ANSA) - ROMA - Doppio macchinista addio. Insieme al riequilibrio finanziario, all'incremento del traffico passeggeri, al miglioramento dei livelli di puntualità, sicurezza, pulizia e a maggiore competitività in vista dell'arrivo di nuovi operatori. Sono questi gli obiettivi del nuovo piano industriale 2007-2011 delle Ferrovie. Obiettivi ambiziosi per il gruppo in grave crisi finanziaria, i quali per essere raggiunti, impongono una serie di azioni incisive. Prime fra tutte, la razionalizzazione industriale e dei processi produttivi oltre a interventi sul costo del lavoro, tra i quali, appunto, l'attivazione a regime, del cosiddetto 'macchinista solo', con un addio definitivo all'attuale doppio guidatore, eccezione nel panorama europeo, come aveva anche spiegato l'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti, al consiglio di amministrazione illustrando le linee del piano d'impresa tuttora all'esame del governo. Sul 'macchinista solo', il piano di Moretti parla chiaro. Il 2007 sarà l'anno dell'introduzione a regime di un solo guidatore, mentre attualmente la guida dei treni (ad eccezione del trasporto regionale) è assicurata da due macchinisti, a differenza delle altre aziende ferroviarie europee. È uno dei nodi più caldi sul tavolo aperto con i sindacati sul piano. Proprio nel 2007, partirà la sperimentazione del 'macchinista solo' su alcune tratte e in alcune grandi aree metropolitane, supportato da adeguata innovazione tecnologica. Ancora sul fronte lavoro, si punta al contratto unico di settore, a una manovra sui regimi di orario, ammortizzatori sociali. Si tratta di azioni "indispensabili", secondo Moretti, alla luce dell'ingresso sul mercato di nuovi operatori che punteranno ai settori più remunerativi, con conseguenti esuberanti di settore. Le uscite previste nel 2007 sono 4.500, a fronte di mille assunzioni di cui metà a tempo determinato. A fronte di un turn over sostenuto nei prossimi anni, il 2008 dovrebbe vedere altri 3.000 lavoratori in uscita, 2.500 nel 2009, per un totale di diecimila in tre anni. Il piano Moretti è fortemente improntato a un recupero di efficienza con taglio agli sprechi per 120-150 milioni nel 2007: Inoltre, sarà varata la riorganizzazione di Trenitalia, da cui gemmeranno le Divisioni, responsabilizzate anche dal punto di vista dei bilanci, per aree di singoli business. La riorganizzazione di Trenitalia ha finora evidenziato 40 risorse dirigenziali eccedenti. Lo sviluppo del trasporto passeggeri punta a un incremento annuo del 3% rispetto al -0,8% del quinquennio 2001-2006. Il riequilibrio dei conti che passa anche per una manovra sulle tariffe: sulla media-lunga percorrenza, i prezzi dei biglietti sono cresciuti del 10% medio a gennaio scorso; il piano prevede un altro +10% ad ottobre 2007: +5% dal 2009, +5% dal 2010, +5% dal 2011. Per il regionale, l'incremento è del 3,5% medio annuo, da concordare con le Regioni. Il 2008 è il traguardo di pareggio per Rfi e per il Trasporto passeggeri nei segmenti business, e con ampi tassi di crescita successivi. Trasporto metropolitano e regionale in l'equilibrio solo nel 2010. Fanalino di coda il comparto merci, tuttora con pesanti perdite (600 milioni su 900 mln di ricavi nel 2007): potrebbe sfiorare il pareggio a fine piano. Infine, la ridefinizione dei rapporti con Stato e pubblica amministrazione oltre a investimenti necessari su nuovi treni. "La strada seguita finora non è più sostenibile dal punto di vista economico ed è necessaria una sempre maggiore attenzione al rapporto costi-ricavi, sia per quel che riguarda i servizi erogati sia per l'organizzazione interna - ha spiegato Moretti al cda - È ineludibile che ogni risorsa investita nei diversi settori aziendali crei valore per l'impresa e che il passo di questo cambiamento debba essere rapido se non si vuole soccombere di fronte a una concorrenza agguerrita che indirizzerà sul servizio più redditizio tutte le risorse di cui dispone. Occorre focalizzare fortemente l'azione sulla gestione delle risorse economiche, intervenendo in quei comparti strutturalmente in perdita (come quello delle merci). Se finora era possibile compensare le attività in perdita con quelle in passivo, come è avvenuto per Trenitalia, in futuro non sarà più possibile, visto che la Ue ha richiesto recentemente la conferma della separazione contabile chiara fra trasporto regionale, passeggeri e merci. Inoltre, vanno sottoscritti accordi e contratti chiari con lo Stato e le Regioni. I servizi che lo Stato o le Regioni richiedono devono necessariamente essere remunerati, altrimenti non possono essere fatti". Fattori cardini del nuovo Piano, ha concluso l'ad, saranno puntualità, sicurezza, pulizia e informazione al pubblico, e su questi si concentrerà l'azione del gruppo.

**FAST - CONFSAL**

via del Castro Pretorio n° 42 00185 - ROMA

Tel.: 06 4457613  
Tel.: 06 4454697  
Tel.: 06 47307666

**L'AUTONOMIA ... UN  
VALORE PER LA TUTELA**

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

**PER CONTARE DI PIU'**   
**... PER TUTELARTI**  
**... E CRESCERE INSIEME**



**ISCRIVITI ALLA  
FAST-FERROVIE**

*(Continua da pagina 1)*

Resta inoltre determinante e prioritario chiarire come viene garantito il pronto soccorso nel caso di un malore del macchinista, non ci sembra accettabile né un mero calcolo statistico né un “così fan tutti!”, la garanzia del rispetto dei diritti legalmente riconosciuti al lavoratore, non può e non deve prevedere discriminazioni, ancor meno se dettate da una bieca ricerca di abbattimento del costo del lavoro. Proprio per questo stiamo già pressando qualunque controparte (tutte le imprese ferroviarie oltre Trenitalia) ad aprire una doverosa discussione anche sull'attuale applicazione dell'equipaggio ad Agente Unico, senza semplificazioni ad effetto, perché il problema della tutela della salute del macchinista e del suo tempestivo soccorso in caso di malore, deve essere affrontato da tutte le Imprese ferroviarie come elemento fondamentale anche per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Inoltre, visti i tempi strettissimi che chiede l'ing. Moretti, diventa impellente la costituzione dell'Agenzia sulla sicurezza ferroviaria che, nelle proprie peculiarità, dovrà avere, a nostro avviso, anche i controlli che abbiamo annunciato, sia delle ricadute che le tecnologie hanno sulla socialità del P.d.M., sia del suo orario di lavoro, da considerare come elemento determinante per il mantenimento degli attuali standard di sicurezza della circolazione ferroviaria.

In ultima analisi, l'AD di Gruppo FS continua a parlare di esuberanti, ma anche su questo tema la nostra disponibilità è limitata a valle di una verifica dopo aver appurato la reale volontà aziendale di internalizzare alcune lavorazioni e la volontà di non ritirarsi dal mercato del trasporto ferroviario e non rilegare Trenitalia al solo, cosiddetto, trasporto debole. Solo successivamente a tali verifiche si potrebbe affrontare il problema, se mai ci fosse, degli esuberanti. Altresì riteniamo sia importante affrontare seriamente la razionalizzazione delle professionalità presenti nel Gruppo FS, accompagnata, magari, da un oculato turn over, nel quale trovino applicazione strumenti simili a quelli utilizzati nell'ultimo anno dall'ANAS con il benessere di Governo, Azienda e Sindacati.