

Ing. Vincenzo Soprano
Amministratore Delegato TRENITALIA S.p.A.
nella qualità di Datore di lavoro

Dott. Marco Zanichelli
Presidente TRENITALIA S.p.A.

Dott.ssa Alessandra Vari
Direzione Audit TRENITALIA S.p.A.

Ing. Marco Caposciutti
Direzione Tecnica TRENITALIA S.p.A.

Dott. Gianfranco Battisti
Divisione Passeggeri Long Haul

Dott. Roberto Buonanni
Direzione Risorse Umane e Organizzazione

Dott. Marco Pagani
Responsabile R.U. Rel. Ind. e Gestione del Personale

Ing. Michele Bondi
Datore di Lavoro
Divisione Passeggeri Long Haul
Equipaggi Servizio Universale

Ing. Marco Rovai
R.S.P.P. Equipaggi S.U.

e p. c.: Ing. Amedeo Gargiulo
Direttore A.N.S.F.

Segreterie Nazionali OO.SS.

A tutte le RSU/RLS interessati e a tutti i Lavoratori

LORO SEDI

Oggetto: emanazione DEIF 4.6 di Trenitalia

Le sottoscritte Rappresentanze Sindacali Unitarie e Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza del personale mobile, quali lavoratori addetti alla circolazione e al controllo del materiale rotabile, certificati nelle proprie mansioni di sicurezza del trasporto ferroviario, elevano le proprie note critiche circa la produzione regolamentare di Trenitalia inerente il funzionamento delle porte di salita dei convogli, in prosecuzione delle note già prodotte alle date 22/01/2013, 20/02/2013, 20/03/2013, 11/04/2013, 30/03/2014, 06/08/2014, che qui si intendono richiamate: osserviamo che tale produzione normativa di Disposizioni d'esercizio dell'impresa è andata via via allentando i vincoli di mitigazione in caso di degrado dei sistemi, evitando di affrontare certi nodi procedurali o tecnici, scegliendo dizioni spesso ambigue, lasciando che in esercizio i comandi aziendali le sciogliessero e realizzando così delle forzature di comodo, emanando lettere di interpretazione prive di ogni rango regolamentare o addirittura in contraddizione con il dettato originale della disposizione, che piegavano all'interesse economico d'impresa l'interesse pubblico

della sicurezza, ignorando infine le segnalazioni che ancora giornalmente arrivano dei casi di disfunzione dei sistemi. La DEIF serie 4, giunta alla sesta redazione in due anni, è il culmine di tale percorso.

Si osserva infatti che:

1) La formazione del personale è del tutto trascurata nell'attenzione aziendale, dal momento che la produzione normativa sulla materia è farraginosa e non permette l'entrata in vigore delle Disposizioni avendo assicurato prima il passaggio completo nelle aule di aggiornamento professionale; la DEIF 4.6 è perfino entrata in vigore prima della sua diramazione (emanata il 12/01/2015 con inoltro intorno alle ore 17.00, in vigore dalle ore 00.01 del 13/01/2015 e scaricabile sul tablet il 14/01/2015). Di questo tema riscontriamo il completo disinteresse aziendale, nonostante gli obblighi espressamente riscontrabili negli Allegati A e B del Decreto 4/2012 ANSF.

2) Permane l'ambiguità sul CCCP (controllo centralizzato chiusura porte) laddove se ne mistifica la dizione ("cosiddetto Blocco Porte") spacciandolo per Controllo Centralizzato del Blocco Porte in cabina di guida (richiesto dal RCF agli artt. 16.8 e 24.2). Di ciò non è mai stata data evidenza. Le due cose sono distinte e realizzano due diversi gradi di protezione del convoglio.

3) Del dispositivo di blocco tachimetrico (di cui nella DEIF 4.6 agli artt.3 e 4.3 per il degrado) non è mai stato implementato alcun sistema di controllo dai quadri delle vetture, se non per una minima parte di esse (centraline "light" con rilevatore distinto per vestibolo montate su alcune vetture cuccette UICX).

4) Si insiste sull'eccezione dell'uscita dei locomotori da IMC rispetto al requisito del perfetto funzionamento delle porte e della Lateralizzazione, qualora l'impianto di manutenzione non sia quello assegnatario del locomotore. Tale eventualità è frutto di scelta aziendale che si è data un'organizzazione arbitraria optando per la specializzazione degli IMC: ciò non può in nessun modo intervenire a relativizzare o eludere il dettato della norma (RCF) che richiede l'uscita senza difetti dei convogli dagli Impianti di Manutenzione.

5) Nella serie delle DEIF 4 Trenitalia aveva inoltre imboccato una strada di mitigazione delle condizioni di degrado del sistema di protezione delle porte rappresentata dall'incremento della squadra di scorta (anziché il soccorso in linea o il cambio di materiale rotabile) i cui limiti abbiamo già esposto nelle missive precedenti. Oggi, con la DEIF 4.6 si riduce anche l'effetto mitigativo di quell'intervento. Al punto 4.2.3 si stabilisce dal nulla (senza riferimenti alla squadra minima) che l'aumento della squadra si avrà solo per composizioni sopra alle 8 vetture. Tale affermazione non è supportata da alcuna logica e esibisce il nudo tentativo di risparmio dei costi abbassando gli standard di sicurezza. Si aggiunga che tale decisione viola precise quantificazioni circa la squadra minima di scorta che, ancorché convenzionali, rappresentano le specifiche di riferimento per la sicurezza in materia.

Nel trasporto regionale tale passaggio comporta per tutti i convogli la mancanza di qualsiasi intervento intrapreso a compensare la mancanza di CCCP, essendo la squadra di scorta composta da un solo capotreno per 8 vetture (già in numero eccessivo e spesso con impossibilità di presenziamento accettabile su ognuna di esse), con conseguente disprezzo del rischio cui si espone viaggiatori (treni pendolari affollati), utenza in generale e lavoratori.

6) Nell'allegato C alla DEIF 4.6, si prevede - per convogli con composizione superiore alle 8 vetture - l'utilizzo dei dipendenti della società fornitrice del servizio letto e cuccette con mansioni di controllo della regolarità della chiusura delle porte, sistema apparentemente mutuato da quanto previsto dalla Peif 28 r.v.. Questa previsione porta con sé alcune criticità per la dovuta sicurezza del trasporto: il personale della società appaltatrice non ha ricevuto alcuna formazione specifica in merito non avendo abilitazioni ad attività di sicurezza; ci consta la mancata fornitura delle apparecchiature di comunicazione previste e, aspetto molto grave, si prevede una configurazione che genera la chiusura di due vestiboli consecutivi (4 porte). Ciò pregiudica fortemente l'agibilità delle opportune vie di fuga (si raddoppia la distanza fra porte in servizio ed il numero di viaggiatori da gestire in caso di necessità); altrettanto grave l'obbligo per il personale impiegato di sorvegliare contemporaneamente le porte di due vestiboli distinti di due vetture distinte. Non è difficile intravedere l'assenza di fondamentali criteri di sicurezza. Senza contare gli orari prolungati cui tale personale, una volta investito di tali compiti, dovrebbe affrontare, per di più in orario notturno. Senza contare infine che talvolta tale personale non effettua servizio dall'origine alla destinazione dei treni.

7) Torna la puntualizzazione già espressa a proposito di recenti provvedimenti per il punto ove integrare la squadra di scorta: nella dizione "Stazione sede di impianto Distribuzione PdA" l'azienda subordina l'obbligo dell'incremento alle proprie organizzazioni interne e ristrutturazioni falcidianti: per affrancarsi surrettiziamente dagli obblighi di sicurezza basterà infatti impresenziare una località oppure far circolare un treno dalla cintura anziché dalla stazione sede di Impianto Equipaggi. Abbiamo recentemente evidenziato il caso limite e clamoroso del ICN 795 che una volta partito (guasto ad es. ravvisato a Torino PS) giunge a Reggio Calabria senza alcun provvedimento mitigativo. Si ritiene al contrario che non sia possibile eludere gli obblighi formalmente assunti con scelte organizzative che ne disinnescano poi la portata. Il principio di sicurezza vuole che non appena vi sia notizia di un treno circolante privo della protezione del CCCP si faccia di tutto subito per ovviare alla grave mancanza, ad esempio gli si mandi già incontro l'agente integrativo. Nella lettera di chiarimento n. 2 alla DEIF 4.5 si era utilizzata la dizione "località" anziché "stazione" riaffermando, almeno per i punti di cambio, che ogni Distribuzione PdA avesse una giurisdizione su tutte le stazioni del territorio comunale. Con la DEIF 4.6, come da recenti prese di posizione aziendali nei Fogli Notizie (sic!), si ribadisce platealmente quella disapplicazione.

8) Al punto 4.2.5, recependo le "lettere di chiarimento", la DEIF 4.6 abolisce la dizione originaria per cui il materiale giunto a fine corsa "non può essere riutilizzato per servizio viaggiatori fino ad avvenuta riparazione", sostituendolo con la possibilità di ripartire alle condizioni di mitigazione esistenti. Non è un abbassamento dei livelli di sicurezza? Inoltre non viene spesa una parola sulla possibilità (se la sosta lo consente) di invio squadra Verifica anche da altra località, possibilità di cambio materiale, invio in IMC se nei pressi, o quant'altro attestati un "darsi da fare" a fronte del guasto.

Infine la dizione "il materiale può essere riutilizzato per servizio viaggiatori alle stesse condizioni del caso di avaria in corso di viaggio" rimane nell'ambiguità se dall'origine debba essere presente l'agente integrativo (come si è ragionevolmente portati a pensare dal momento che l'avaria è nota) o se si debba nuovamente incontrare nel percorso una stazione sede etc. (come l'azienda ha comodamente sciolto l'ambiguità in esercizio e consuetudine di comando).

9) Al punto 6.2 della nuova DEIF si rimuove il principio per cui ogni vettura deve essere autonomamente dotata di vie di fuga distinte per lato. Già relativizzato dalle vetture costruite senza porte (cfr. 9 nota a piè di pagina al punto 6.2), dalle condizioni di messa "fuori servizio" di porte in vetture dotate di una sola porta per lato e dalle vetture in servizio internazionale, tale principio viene meno oggi con la possibilità introdotta di tenere in servizio la vettura senza agibilità delle porte su uno o entrambi i lati, sebbene in presenza di casi di sovraffollamento. Tali casi dovrebbero al contrario essere trattati con la maggior cautela, dal momento che il sovraffollamento peggiora le condizioni di operabilità in emergenza, e dovrebbero essere evitati a monte.

Inoltre la dizione utilizzata nel passaggio è nuovamente ambigua dal momento che non precisa che l'agente che "presta servizio" effettua un presenziamento (e immaginiamo che in esercizio tale eventualità sarà espressamente negata dai comandi) e che la squadra di scorta vada quindi rimodulata/integrata. Se infatti l'agente è dedicato (in condizioni di sovraffollamento) dovranno essere assegnate ad altri le vetture rimanenti.

Tuttavia non consola della rimozione del principio di sicurezza neanche l'aggiunta compensativa dell'agente in più per le tre vetture (quella "fuori servizio" e quelle adiacenti): sembra infatti del tutto poco credibile tale previsione dal momento che, una volta sfondato il principio (cui la misura sembra piuttosto mirata), nelle revisioni normative successive si ritratterà anche l'agente in più come oggi si fa candidamente con quelli che si doveva aggiungere alla squadra di scorta in assenza di CCCP, magari accampando non precisati "ritorni di esperienza". E del resto perché tre vetture in consegna all'agente dedicato ad una vettura con tutte le porte guaste, anziché solo quella specifica carrozza? Per portarsi avanti con i tempi ed eliminarlo in una mossa anziché due?!

10) Nel punto 8 della nuova DEIF la mancanza di un piombo sul meccanismo di isolamento di una porta viene derubricato da "manomissione" di per sé del meccanismo di funzionamento della porta, che non permette di escludere la caduta di viaggiatori, allo stesso fenomeno solo se associato alla mancanza di blocco a velocità zero. Tale passaggio logico assume implicitamente che la porta isolata sia apribile solo per difetto del blocco tachimetrico. Ma ciò, oltre alla considerazione del precedente punto 3) e ammesso che sia sempre corretto, lascia scoperto tutto il tempo che intercorre tra la velocità zero e quella di intervento

del blocco tachimetrico (5-18 km/h), che talvolta - specialmente in fase di approssimazione alla fermata quale momento più delicato e rischioso - può protrarsi a lungo.

11) Non si comprende perché alla dizione precedente "porta non correttamente assicurata in chiusura" la DEIF 4.6 abbia voluto aggiungere "porta aperta in modo tale da consentire il passaggio di una persona", dal momento che la prima circostanza riassume restrittivamente anche la seconda. Del resto la porta trovata in una posizione qualunque (anche accostata) ma sbloccata, non lascia dedurre alcunché sul suo stato precedente in quanto appunto sbloccata e poteva benissimo essersi aperta e richiusa per effetto delle pressioni esterne o per un reset di funzionamento proprio.

Diamo indicazioni a tutto il personale di applicare la procedura "gestione caduta viaggiatore" come fin qui attuata, ovvero a prescindere dallo stato di dilatazione della stessa al momento del rinvenimento.

Notiamo infine che nella nuova DEIF è scomparso il riferimento, talvolta utile, della possibilità di escludere la caduta del viaggiatore a mezzo di testimonianza di viaggiatore/personale che è stato presente allo sblocco della porta fino al suo rinvenimento da parte del PdA.

12) Nelle carrozze della DTR ci sono sistemi di segnalazione non omogenei. Vetture (tipo MD) nelle quali le spie di blocco porte si accendono all'apertura e non allo sblocco delle porte (e viceversa si spengono alla chiusura anziché al blocco); vetture (tipo UICX DTR) in cui le spie di blocco sulle porte si spengono al bloccaggio e si accendono allo sbloccaggio indipendentemente dall'apertura o meno della porta. Si ritiene che il sistema debba essere reso uniforme e equiparato al secondo gruppo (come è sulle vetture del SU) in quanto tali spie devono fare da guida in caso porta rimasta sbloccata/ricerca di difetto per mancanza segnalazione di cccp in cabina e, nelle prime vetture, se chiuse le porte, non si accende alcuna spia.

13) Pur apprezzando i lenti progressi di implementazione di dispositivi richiesti oltre un anno e mezzo addietro, rimane insoluta la questione della spia di "blocco" in cabina di guida, la cui perdita di consenso (spegnimento) deve essere accompagnato da un avviso acustico eventualmente escludibile. Ciò permetterebbe l'immediato riscontro da parte del PdC che altrimenti può accorgersene solo dopo che è trascorso del tempo (e chilometri). Meglio sarebbe, secondo una logica di segnalazione del difetto piuttosto che un riscontro per assenza di segnalazione, implementare un siffatto meccanismo di controllo. Di ciò, irresponsabilmente, non vi è mai stato riscontro di attenzione da parte aziendale, neanche in seguito alla presentazione di alcuni progetti di realizzazione da parte del personale. Si è anzi tristemente provveduto alle sanzioni degli agenti che non hanno tempestivamente ravvisato la perdita della segnalazione di un sistema così antiergonomico.

14) Evidenziamo il persistere di una criticità rispetto alla sicurezza dei viaggiatori nel controllo della funzionalità delle porte con "Lateralizzazione" disattivata durante i controlli previsti dalla Checklist nelle stazioni di origine corsa durante i tempi di incarozzamento. Nel dettaglio: il controllo iniziale è (ancora) previsto con sistema di "Lateralizzazione" disattivato e, quindi, con tutte le porte del convoglio sbloccate ed apribili (quando il treno è già a disposizione dei viaggiatori). Chiaro che ciò comporta rischi non indifferenti per la sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori soprattutto riguardo il lato non servito da marciapiede (cosiddetto interbinario).

Ribadiamo pertanto che all'inizio dei controlli, trovando il treno già bloccato sul lato interbinario, gli agenti non daranno mai seguito allo sblocco su quel lato.

Alcune stazioni non sede IMC ma origine di treni hanno localmente adottato il sistema mitigativo di esibire sui cartelli teleindicatori il binario di partenza con 10' di ritardo rispetto alla canonica mezz'ora e, nel frattempo, di diramare annunci secondo i quali sui rotabili al tal binario vengono effettuate prove alle porte ed è pertanto vietato salire: per quanto si ritenga che tale soluzione vada nell'indirizzo giusto di affrontare il problema esposto, bisogna anche considerare che una misurazione meramente temporale del termine dei controlli non esplica la sicurezza intrinseca che offrirebbe il nulla osta degli operatori (una banale telefonata al DM o alla Sala Operativa), bastando infatti un qualsiasi ritardo per problemi riscontrati a mettere a disposizione dei viaggiatori il convoglio con le porte ancora sbloccate sul lato interbinario. E 10' risultano, per esperienza diretta, già insufficientemente quantificati.

Da ultimo, ma non meno importante, si evidenzia che per nessuna delle norme, modifiche organizzative e regolamentari e problematiche tecniche suesposte e per le peculiarità segnalate, sia stata

definita una specifica valutazione dei rischi specifici per il personale dal Datore di Lavoro, nonché specifica valutazione dello S.L.C., così come negli obblighi previsionali del DLgs 81/08. La presente, infatti, valga anche come traccia del disagio lavorativo ai fini del computo Stress Lavoro Correlato.

Le presenti comunicazioni critiche, qualora non trovino un riscontro di ricezione e discussione presso l'azienda entro tempo congruo di due settimane, a cominciare dal ritiro della DEIF 4.6, saranno partecipate agli organi di sorveglianza sanitaria, del lavoro e giudiziaria.

Cordiali saluti.

22 gennaio 2015

per il COORDINAMENTO RSU/RLS
Giuseppe Pinto – RLS Bordo Bologna

Promuovono: ***RSU 47 bordo Firenze, RSU 46 bordo Bologna, RSU 51 bordo Bari, RSU 41 bordo Milano, RLS bordo Bologna, RLS bordo Genova, RLS bordo Pisa, RLS condotta Milano, RLS condotta Torino, RLS condotta Roma, RLS condotta ITR Roma Smistamento, RLS bordo DTR Toscana***