

Ing. Vincenzo Soprano
Amministratore Delegato TRENITALIA S.p.A.

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

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

Dott. Gianfranco Battisti
Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale

Dott. Roberto Buonanni
Direzione Risorse Umane e Organizzazione

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

Ing. Marco Caposciutti
Direzione Tecnica

Ing. Paolo Attanasio
Divisione Passeggeri N/I
Esercizio Servizi Base

Sig. Giuseppe Basilissi
Divisione Passeggeri N/I
Equipaggi Servizi Base

Ing. Marco Rovai
R.S.P.P. Equipaggi Servizi Base

Segreterie Nazionali OO.SS.

e p. c. : Ing. Alberto Chiovelli
Direttore A.N.S.F.

LORO SEDI

Oggetto: guasto porte e ccbp, norme e casistiche.

Muoviamo dalla considerazione che fin dal 2007 (Disp. 30/2007 RFI) l'Azienda era a conoscenza dell'obbligo di introduzione del sistema di sicurezza del Controllo Centralizzato del Blocco Porte (ccbp) entro il 31.12.2012, col conseguente necessario passaggio in categoria A di tutti i materiali rotabili per servizio viaggiatori (art. 91 ter PGOS). L'arrangiata predisposizione del sistema che realizza il ccbp al Servizio Base (Lateralizzazione) ha cominciato la sperimentazione solo dall'ottobre 2012 e, di fatto, prosegue a tutt'oggi tra decine di casi di guasti e frenetiche emanazioni normative che mutano di settimana in settimana, in una politica emergenziale della rincorsa a destra e a manca per portare i secchi sotto il

punto del sistema che di volta in volta fa acqua, senza mai affrontare complessivamente l'impermeabilizzazione della copertura. E quel che ieri era parola d'ordine da diramare "fino ai confini dell'impero", oggi è sovrascritta con un contrordine di pari - e parimente caduca - pretesa sistematizzante: dall'emanazione della DEIF 4.5 (quinta modifica del regolamento sull'utilizzo delle porte in degrado di funzionamento) alla sua entrata in vigore (meno di un mese), la stessa è stata rimaneggiata altre due volte (Note della Direzione Tecnica del 27.3.13 e del 3.4.13), e non a mezzo di nuove produzioni normative che ne proseguono la serie, quanto piuttosto con lettere prive del protocollo regolamentare che, con il pretesto del 'chiarimento', ne alterano sostanzialmente il contenuto. Basterebbe una tale schizofrenica attività, di rimodulazione secondo le convenienze e scevro del rango normativo, per invalidarsi da sola o per dichiarare fallita la concezione regolamentare che demanda l'incombenza normativa all'autolegiferazione delle imprese ferroviarie, inaugurata con la riforma dell'art. 91 ter della PGOS, sotto il pretesto delle specificità tecniche.

Consideriamo che la materia riveste ineludibilmente un aspetto centrale di sicurezza del trasporto.

Consideriamo che i guasti sono ancora all'ordine del giorno (fra i più gravi le porte riapribili a blocco inserito - in alcuni casi senza la perdita del "consenso" in cabina di guida - già origine dell'infortunio mortale ad un viaggiatore in Arezzo il 7.1.13) e i convogli che quotidianamente circolano senza l'apparato di sicurezza a decine, con grave danno di immagine, tra l'altro, ed oneroso impegno di risorse (valutiamo che siano oltre 60 gli Agenti del PdA utilizzati in posizione di "riserva" in tutti gli Impianti Equipaggi del SB nell'arco delle 24 ore dal giorno 5.4.13).

Consideriamo che tutta l'operazione è stata condotta dall'azienda, come da prassi inveterata, in completa chiusura, refrattaria all'interlocuzione con le questioni da noi sollevate: né le istanze tecniche degli addetti ai lavori da noi rappresentate, né il parere dei RLS, sono mai stati coinvolti nel processo (cfr. nostre del 31.1.13, del 20.2.13 e del 20.3.13). Neanche l'artificio del tavolo tecnico con le OO.SS. nazionali promesso nell'incontro con l'Azienda del 5.2.13 ha avuto alcuna interazione positiva, né prosecuzione, a riprova della natura di pretesto temporeggiatore per guadagnare tempo.

Nel merito della vicenda DEIF 4.5, consideriamo un avanzamento quanto viene fissato, ma l'apprezzamento è del tipo che si può concedere ad un naviglio che, mancando delle scialuppe di salvataggio, aggiunge un salvagente in più alla dotazione: in degrado si continua infatti a considerare 'mitigativo' il controllo umano del blocco porte - inesorabilmente continuativo e simultaneo - in sostituzione dell'automatismo ccbp.

- L'aumento di un'unità del PdA è in ciò di rilievo marginale. Tanto più che la squadra di scorta (in special modo al Trasporto Regionale) era già stata decurtata dal 15.05.2009 in vista dell'implementazione del ccbp. Tanto più che in sede di produzione regolamentare, con la PEIF serie 28, l'azienda prescrive per i materiali privi di ccbp (ma facendo i conti sulle risorse industriali di altra compagnia di trasporto) la sicurezza di un agente a vestibolo, in una evidente contraddizione con quanto poco invece esige da se stessa nell'analogo caso di materiali che vengano a trovarsi senza ccbp. Sulla squadra di scorta, si contesta l'applicazione dello stesso accordo del 15.05.2009 in quanto vincolato alla presenza del sistema di ccbp: la gravità e la frequenza dei guasti al sistema privano l'Accordo dell'imprescindibile presupposto. In più, le notevoli maggiori lavorazioni richieste al PdA (anche al di fuori delle specifiche competenze) richiederebbero la programmazione della squadra di scorta completa pre-accordo. Inoltre si registra l'utilizzazione di una nuova categoria organizzativa, la "squadra standard", non rintracciabile in alcun testo (regolamentare, contrattuale, aziendale, sindacale) prima d'ora e, quindi, di ambigua definizione.
- Ad invalidazione del punto 4.3 della DEIF 4.5 facciamo notare che nella maggior parte delle vetture manca la possibilità di verificare il funzionamento del dispositivo tachimetrico a treno fermo, ed a treno in movimento ciò è possibile, per un orecchio affinato, solo all'oltrepassamento della soglia di 5km/h, non da alcuna "apposita segnalazione".

- Al punto 4.2 della medesima DEIF, ma contenuto anche nella precedente, si legge che con ccbp in degrado (M40 del PdC) *“Da quel momento in poi il Capotreno dovrà prestare particolare attenzione alla verifica dell’avvenuta chiusura delle porte del convoglio; il segnale di ‘pronti’ per la partenza o, quando di sua spettanza, l’ordine di partenza, varrà anche come conferma dell’esito positivo di detta verifica”*. Ci pare che debba essere esplicitato il fatto che il CT può eseguire detta ‘verifica’ solo col colpo d’occhio, in tutta la fallacia che ciò può implicare, specialmente nelle frequenti condizioni (atmosferiche, impiantistiche e altro) che ne limitino tale possibilità. Diversamente sarebbe un’attribuzione di responsabilità non attuabile, scaricata dal sistema organizzativo all’operatore.
- Al punto 1 della Nota di Direzione Tecnica del 03.04.13, si deroga fortemente dal dettato della DEIF 4.5 prevedendo, nella pratica, l’utilizzo di materiali con porte guaste o vetture fuori servizio per guasto porte per l’intero ciclo di servizi che vanno dall’uscita dall’IMC al rientro (anche su più giornate solari). Ciò provoca che materiali con porte guaste possono percorrere migliaia di km, fatto incongruente con il normale concetto di sicurezza, già espresso dal par. 6.4 della DEIF per il quale il riutilizzo di materiale rotabile con porte o vetture guaste da stazione termine di corsa è eventualmente consentito (se non avviabile altrimenti) solo fino al primo termine di corsa in località sede di IMC.
- Il punto 2 della Nota di Direzione Tecnica del 3.4.13 rappresenta un’inaccettabile deroga alla restrizione normativa introdotta dalla DEIF 4.5 paragrafo 4.2, non di una “estensione” come surrettiziamente scritto. Si vorrebbe infatti negare l’esplicitazione originaria *“Al termine corsa del treno [con guasto al ccbp] il materiale non può essere riutilizzato per servizio viaggiatori fino ad avvenuta riparazione”* con *“il materiale può effettuare il servizio di ribattuta verso località sede di impianto di manutenzione con modulo di scorta incrementato”*. Del resto la Nota stessa non nasconde di rendere in questo modo identica la situazione di termine corsa in stazione non sede IMC *“alle stesse condizioni del treno in transito”*: prolunga indefinitamente lo stato di carenza di sicurezza fino alla fine del giro del materiale con il rientro in IMC, quando dalla manifestazione del guasto al termine corsa l’Azienda avrebbe tutto il tempo di predisporre i correttivi al guasto per ripristinare od ovviare alla mancanza del sistema di sicurezza.
- Il punto 4 della medesima Nota è fuorviante in considerazione della politica aziendale di chiusura /impresenziamento degli impianti PdA (come anche di Verifica e riordini di IMC divisionalizzati): di nuovo si nega la formulazione originaria della DEIF 4.5 “stazione sede di Impianto/Presidio Equipaggi” per sostituirla con “unità organizzativa strutturata con relativo impianto di distribuzione” che non ha nessuna ragione operativa. Riteniamo piuttosto che qualsiasi agente PdA, di qualsiasi divisione, abbia i requisiti (nel caso opportunamente addestrato dal CT alle specifiche tecniche) per la funzione integrativa di controllo porte e arresto del treno e che la presenza o meno della Distribuzione in un Impianto/Presidio sia ininfluenza allo scopo trattato. In questo senso il principio dell’aumento di un’unità dovrebbe essere inteso in maniera più generalmente impegnativa, se si tiene a fare tutti gli sforzi per ovviare ad un degrado obiettivamente pericoloso, ovvero, fermo restando la non oltrepassabilità di una località sede di ‘turno PdA’, anche prima di essa, se vi fossero agenti PdA in viaggio fuori servizio utilizzabili, siano essi impiegati ad integrare la squadra di scorta.
- La Nota del 27.3.2013 al punto 1 cita solo *en passant* il problema del sovraffollamento, che deve essere sviscerato ben più a fondo: anche di recente l’ANSF si è espressa sulla materia pronunciando la raccomandazione 530/13 del 23.1.13. Evidenziamo che invece la decurtazione dei treni, la loro soppressione, il restringimento delle possibilità di acquisto dei biglietti, vanno nella direzione opposta, laddove in considerazione dell’obbligo di prenotazione l’azienda avrebbe tutto l’agio di controllare l’affluenza dei treni in anticipo e predisporre gli eventuali rinforzi, in favore dell’agevolazione del trasporto pubblico. Ad oggi non ci risulta che alcuna azione sia stata intrapresa per rispondere all’emanazione dei criteri che la raccomandazione richiamata esige ed il PdA è sempre più esposto ai rischi di conflittualità con i viaggiatori derivanti dalla decurtazione di vetture e dalla consistente riduzione dell’offerta di posti, in particolare nei giorni/periodi di massima richiesta.

- In tutti i casi previsti di condizionamenti all'utilizzo del materiale derivante dallo stato di guasto o meno in arrivo del materiale stesso, si contesta la mancanza di tali informazioni al PdA che, in conseguenza di questo, deve poi notificare comunicazioni vincolanti sul servizio.
- Ci sono aspetti della serie DEIF 4 trascurati o ambigui: ad esempio si continua pacificamente, dopo tutta la considerazione sull'impatto di sicurezza che hanno le porte, a legittimare vetture senza porte di salita, tanto ci sono 'finestrini frangibili in emergenza' (par.6.2 nota 5)! Allo stesso modo non si considera la pericolosità, su un treno magari affollato, di due porte adiacenti chiuse (stesso lato) ma di due vetture distinte, che non sono ricomprese in nessuna casistica.

Riteniamo infine che, per le labilità normative che ci ritroviamo davanti, nessuna formazione adeguata sia stata fornita al personale: i punti fermi dei corsi di aggiornamento professionale si ritrovano sorpassati di settimana in settimana, a dimostrazione di come l'elemento formativo sia nella considerazione aziendale una mera appendice, destinataria di una cura poco attenta, piuttosto che il requisito per l'effettiva efficacia dei provvedimenti adottati. Osserviamo inoltre che nessun passo tecnologico e procedurale sia stato ancora attivato, come da noi richiesto quale necessario passaggio alla soluzione del problema, in particolar modo del tutto ignorata sia la questione della reale sicurezza intrinseca, realizzata dal prescritto Controllo Centralizzato della chiusura e del blocco porte (RCF art. 24.2) e non già della sola chiusura. Neanche i manuali di vettura, sovente citati in relazione alle specifiche tecniche, sono mai stati consegnati al personale od oggetto di scuola professionale, che semmai si è occupata di volta in volta di singoli apparati.

Protraendosi questo stato di confusione, incertezza, lacunosità, elusione e unilateralità nella reggenza del trasporto viaggiatori, saremo costretti a tutelare con ogni altro mezzo i principi di sicurezza e l'incolumità di trasportati e lavoratori. In particolare se entro il 30 aprile non ci saranno indirizzi diversi, daremo indicazione ai lavoratori di attenersi ai seguenti accorgimenti aggiuntivi:

- in mancanza di lista di CHECK OUT da IMC allegata ai documenti del treno il personale riterrà la stessa non compilata (prove non fatte) e ne effettuerà la relativa prova in proprio protraendo i tempi accessori in partenza per i necessari controlli di non riapribilità delle porte bloccate, segnandone evidenza sul PA88;
- al venir meno del ccbp le visite agli apparati saranno estese e articolate senza limiti di tempo con prove di vario tipo (es. dimezzamenti dei circuiti, code fittizie, giri di loc) al fine di mantenere anche in degrado il sistema di sicurezza, prima di accettare il M40 dal macchinista;
- il treno mancante di ccbp non potrà essere riutilizzato una volta giunto a fine corsa senza il ripristino dell'apparato di sicurezza. Tutti i treni nella stazione di origine, qualunque essa sia, devono avere lateralizzazione e ccbp funzionanti come prerogativa alla partenza;
- saranno considerati posti di verifica tutte le stazioni che presentano l'apposito simbolo in fiancata principale del FL;
- ogni Deposito del PdA, di ogni Divisione, ancorché impresenziato da Professional Distributore e in telecomando, sarà considerato utile per l'integrazione della squadra di scorta. Nello stesso senso, si diffida l'utilizzo – ai fini dell'incremento della squadra di scorta - di personale ferroviario non PdA, per ovvie ragioni normative, di competenze di profilo e di responsabilità sulla sicurezza. Daremo, nel caso, indicazione di accettare come incremento scorta solo personale PdA;
- le questioni attinenti al sovraffollamento saranno, in mancanza di norme obiettive, descritte dai CT con avviso scritto alle Sale Operative (SO), per il coinvolgimento di responsabilità nelle scelte che vi possano ovviare (autorizzazione all'uso di altri treni, aggiunta vetture, etc) e per la certezza del rispetto delle norme CE 15663 che regolano il carico delle vetture;
- nei casi di treni viaggianti con guasto al Controllo Centralizzato del Blocco Porte o con porte/vetture fuori servizio, il PdA si occuperà prioritariamente del controllo delle porte e delle condizioni di sicurezza, per quanto di propria competenza;

- non potendone avere cognizione precedente, le condizioni del materiale, giunto dalla corsa precedente saranno richieste, con notifica alla SO dal PdA, per il seguito di applicazione delle norme.

Si prende atto e si rileva inoltre che, con riferimento allo svolgersi di tutta la vicenda in oggetto, nelle varie fasi ed in via continuativa, nonostante le formali richieste di coinvolgimento dei RLS e gli obblighi in capo ai soggetti aziendali preposti, gli stessi non sono stati consultati preventivamente in materia di introduzione di modifiche tecniche/normative di così importante impatto, di introduzione di nuove tecnologie, non sono state effettuate compiutamente e diffusamente opportune valutazioni dei rischi con riferimento anche a quelli correlati allo stress-lavoro valutati secondo i contenuti dell'Accordo Europeo dell'8/10/2004 ed ai rischi cosiddetti "aziendali" riferiti alla continua e incessante variazione negli ambiti normativi e di organizzazione del lavoro, non è stata effettuata compiuta attività di informazione/formazione del personale, con ciò determinando una violazione degli artt. 18, 28, 29, 36, e 50 del D.Lgs 81/2008, nonché del principio giuridico dell'adempimento dell'obbligo datoriale di sicurezza della prestazione di lavoro (Cass. 5163/09).

Distinti saluti.

- 11 aprile 2013

**per il COORDINAMENTO RSU/RLS/OO.SS.
Giuseppe Pinto – RLS Bordo Bologna**

Promuovono /aderiscono: RSU 47 bordo Firenze, RSU 46 bordo Bologna, RSU 51 bordo Bari, RSU 42 bordo Genova, RSU 47 bordo Pisa, RSU 48 bordo Roma, RSU 52 bordo Pescara, RSU 41 bordo Milano, RSU 43 bordo Verona, RSU 46 condotta Bologna, RLS bordo Bologna, RLS bordo Bari, RLS bordo Genova, RLS bordo Pisa, RLS bordo Milano, RLS condotta Torino, RLS condotta Genova, RLS condotta Verona, RLS condotta Roma, RLS condotta Milano, CUB Trasporti Nazionale, USB Lavoro Privato/Settore Trasporti, ORSA Spv Toscana Pax e Tmr, ORSA MU Toscana, ORSA Spv Lazio, ORSA Spv Abruzzo.