

All'attenzione di:

**AMMINISTRATORE DELEGATO FS S.P.A.**

Ing. Michele Elia

**AMMINISTRATORE DELEGATO TRENITALIA S.P.A.**

Ing. Vincenzo Soprano

**DRUO TRENITALIA**

Dott. Roberto Buonanni

**TRENITALIA, RESPONSABILE DIVISIONE PASSEGGERI**

Ing. Paolo Attanasio

**TRENITALIA, RESPONSABILE PRODUZIONE DPNIV**

Ing. M. Bondi

**LORO SEDI**

p.c.:

**AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA FERROVIARIA, DIRETTORE**

Ing. Amedeo Gargiulo

**OGGETTO: RICHIESTA RITIRO "FOGLIO NOTIZIE EQUIPAGGI SERVIZIO UNIVERSALE N. 27/2014 DEL 1.08.2014"**

Relativamente al "Foglio Notizie Equipaggi Servizio Universale n. 27/2014 – chiarimenti applicativi DEIF 4.5 utilizzazione 3° agente guasto BP" estratto della nota TRNIT--DT\P\2014\0041491 del 1.08.2014, rileviamo quanto segue:

La DEIF 4.5 del 8.03.2013 è una disposizione che l'azienda ha emanato come misura di mitigazione del rischio a seguito dei rilievi mossi da ANSF sulla problematica dei frequenti malfunzionamenti dei dispositivi di Comando e Controllo Centralizzato delle Porte, segnalati dalle RSU interessate e da numerose O.O.S.S. fra cui la nostra che ha anche mosso specifica comunicazione alle procure competenti; malfunzionamenti che in taluni casi hanno causato gravose conseguenze.

La DEIF 4.5 di Trenitalia, prevede ai punti 4.2, quale misura di mitigazione del rischio in caso di guasti al sistema di comando e controllo centralizzato delle porte, la integrazione della squadra di scorta tramite l'aumento di un'unità del numero degli agenti PdA; tale mitigazione del rischio oltre a rappresentare una soluzione minimale e non esaustiva, ha inoltre un'efficacia direttamente proporzionale alla sua effettiva applicazione in caso di presenza di guasti al BP, ancora statisticamente molto frequenti.

Di fatto ad oggi i treni con BP inefficiente hanno viaggiato, in molte casistiche, fino alla prima stazione nodo sede di impianto equipaggi della divisione corrispondente al convoglio, per poi ottenere l'incremento della squadra PdA come previsto dalla Deif 4.5.; tuttavia limitare alle casistiche stabilite la possibilità di applicazione della mitigazione del rischio prevista, risulta essere una pratica inopportuna, dove in molti casi, attraverso la modifica in esercizio dei turni del personale anche di altre divisioni, tale misura potrebbe essere correttamente ampliata e rafforzata.

Si sono anche riscontrati in questi mesi diversi tentativi di forzatura della normativa prevista attraverso interpretazioni restrittive e pretestuose della sede di origine e della denominazione dei convogli, della individuazione delle sedi IMC e della giurisdizione degli Impianti Equipaggio, tutto ciò nonostante le ripetute segnalazioni delle RSU ed i tentativi di ANSF di riportare l'interpretazione della norma quantomeno alla mitigazione del rischio come prevista.

**Oltre tutto, la nota emanata con "Foglio Notizie Equipaggi Servizio Universale n. 27/2014 del 1.08.2014" rappresenta un sensibile condizionamento della misura di mitigazione del rischio scelta, poiché contrariamente alla consuetudine applicata dall'azienda negli ultimi mesi, limita il rafforzamento della squadra di scorta nei casi di guasto BP, alle sole "Stazioni Fs fisicamente sede di Impianto Equipaggi con annessa la distribuzione"; aggravando pesantemente i relativi fattori di rischio.**

Infatti Il Foglio notizie in oggetto mira ad escludere dall'adeguamento scorta tutte le stazioni dei nodi ferroviari, limitando per il servizio universale, la misura prevista dalla DEIF 4.5 alle sole stazioni di Torino P.N., Milano C.le, Firenze SMN, Bologna Cle, Roma TNI, Napoli Cle, Genova P.P., Bari, Reggio Calabria C.le, Verona, Pisa C.le.; ne consegue come rilevato dalle RSU interessate che "alcuni treni potrebbero percorrere anche più di 1000 km (anche fino a destino) senza nessuna mitigazione del rischio".

Peraltro tale Foglio Notizie (un estratto di una comunicazione non comunicata, senza firma né data di emanazione ed entrata in vigore) CONTRADDICE a quanto disposto da Trenitalia stessa, dove nella seconda lettera di chiarimento alla 4.5 parla di località sede di impianto personale e non più solo di stazione, ammettendo la giurisdizione su tutte le stazioni che servono la località.

Inoltre è in atto un tentativo aziendale di diminuzione numerica complessiva delle attuali stazioni fisicamente sede di Impianto Equipaggi; infatti e' stato presentato dall'azienda un piano di chiusura degli impianti equipaggio con annessa distribuzione delle sedi di Firenze, Torino, Pisa, Verona, con l'evidente immediata conseguenza, alla luce del Foglio Notizie emanato, di una ulteriore drastica riduzione nell'applicazione della prevista mitigazione del rischio, nella fattispecie di guasto trattata.

È pertanto evidente come nella pratica la sicurezza del servizio sia, anche alla luce del Foglio Notizie in oggetto, del tutto subordinata alle esigenze di risparmio economico dell'azienda.

**Chiediamo pertanto, come già fatto dalle RSU interessate e da altre O.O.S.S. intervenute, il ritiro immediato del foglio notizie n. 27/2014.** al fine di evitare un incremento dei rischi di incidenti connessi alla problematica specifica, che comporterebbe comunque la responsabilità di tutti i soggetti coinvolti.

Rimane inoltre evidente la necessità di investimenti tecnici e finanziari idonei al superamento della problematica dei guasti al BP; in particolare indichiamo come misure opportune, l'utilizzo di convogli a composizione bloccata ed un rafforzamento della manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile; tutto ciò è evidentemente connesso ad un nuovo adeguato piano industriale dell'azienda Trenitalia e nello specifico delle prospettive di gestione e sviluppo del Servizio Universale\Base.

Ci dichiariamo disponibili ad un confronto utile alla definizione degli interventi necessari.

Porgiamo cordiali Saluti.

**COORDINATORE CUB TRASPORTI**

Maurizio Barsella



**Confederazione Unitaria di Base Trasporti**  
Viale Lombardia 20 Milano - tel. 0270631804 fax 0270602409  
cub-trasporti@libero.it

