

**CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base**

Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma

Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007

[cubtrasporti@pec.net](mailto:cubtrasporti@pec.net) - [cub.romaeprovincia@legalmail.it](mailto:cub.romaeprovincia@legalmail.it) - [cub-trasporti@libero.it](mailto:cub-trasporti@libero.it)

Roma, 3 aprile 2018

spett. Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria  
Direttore Amedeo Gargiulo  
[agenzia.sicurezza@pec.ansf.it](mailto:agenzia.sicurezza@pec.ansf.it)

Oggetto: sospesi, segnalazioni, richiesta di incontro

**DEIF 56 di Trenitalia e porte di salita dei treni**

A ben oltre due mesi dall'intervento di codesta Agenzia presso Trenitalia circa l'emissione della DEIF 56.0 del 6.11.2017 (rif. risposta a Cub Trasporti del 16.1.2018) nessuna azione sembra sia stata intrapresa dall'azienda. Ora, poiché l'impresa ha compiuto (nuovamente) quell'operazione in ragione di motivi di risparmio dei costi di sicurezza in contraddizione con quanto da essa stessa stabilito (DEIF 4.9), è evidente che ogni dilazione dell'emendazione richiesta sia a tutto vantaggio aziendale.

Dalle informazioni raccolte questa OS è venuta a conoscenza che il treno IC 704 del 30.3 us è giunto a Roma senza cccp e senza integrazione della squadra, pur essendosi ravvisato il guasto a Molfetta ossia 5h prima del termine corsa: nel percorso prima del deposito PdA di Foggia; oppure a titolo di esempio a 20' di treno da Bari e/o invio di un agente da Napoli alla stazione di transito di Caserta. Senza in definitiva, al di là del lettera del regolamento, alcuna presa in carico del guasto al sistema di sicurezza del treno.

Si chiede all'Agenzia di prendere provvedimenti in merito all'episodio e di reiterare in modo più cogente l'intervento sulla deif 56, tenuto conto che ufficialmente da cinque mesi i lavoratori si trovano in conflitto con la norma surrettizia autoemanata.

Continuano gli episodi di invio, da parte di Trenitalia, di agenti PdM come integrazione PdA in caso di convogli privi di protezione cccp, e perfino casi di assegnazione alla squadra di scorta originaria! In relazione alle raccomandazioni precise dell'Agenzia circa le abilitazioni in possesso degli agenti (rif. ultimi pronunciamenti ANSF in risposte a OOSS del 1.8.2016 e 10.10.2016) si chiede una sorveglianza più stretta rispetto a quanto operato dalle aziende.

L'occasione poi è propizia per esporre come parti della struttura formativa/applicativa delle DEIF di Trenitalia (linea qualità/istruttori PdA) vadano affermando che il caso di una vettura con 4 porte guaste sia da trattare come il caso di 2 porte per (ciascun) lato, ossia che

tale situazione consente il mantenimento in servizio della vettura (DEIF 4.9 par.6.2). Ciò costituisce un'evidente forzatura regolamentare in quanto 1) il mantenimento in servizio di una vettura con 2 porte su un lato assicurate in chiusura è "eccezionale", rispetto alla quale 4 porte assicurate in chiusura (2 per lato) prefigura un livello di gravità ulteriore; 2) il mantenimento in servizio di una vettura con tutte le 4 porte guaste, previsto (sebbene poco comprensibile) qualora trattasi di vetture in servizio internazionale, è specificatamente esplicitato e di nuovo "eccezionale" – da esso si deduce per converso che in servizio nazionale non sia consentito.

Dal momento che le interpretazioni di comodo da parte delle citate fonti aziendali (di rango formativo!) si appoggiano sull'assenza di un esplicito divieto, si chiede che la DT di Trenitalia sia indotta da codesta Agenzia ad un pronunciamento in merito, chiaro, responsabile e coerente.

A proposito di treni in servizio internazionale, si reitera la denuncia del fatto che le officine manutentive di Trenitalia non mettono mano sui guasti riscontrati (es. porte, a volte persino la semplice mancanza dei sigilli) adducendo l'estraneità della tipologia costruttiva. In realtà, in forza degli accordi di reciprocità fra imprese estere, nello scambio dei manuali di funzionamento della maggior parte degli apparati, Trenitalia è ben in grado di operare interventi manutentivi anche sui materiali non propri, al fine della messa in esercizio dopo guasti. Di nuovo ciò costituisce conflitto col personale che in origine al treno richiede l'efficienza del Controllo Centralizzato Chiusura Porte, la rimessa in servizio delle porte guaste, etc. mentre l'azienda non considera "immissione da IMC" l'origine in Italia di detti treni. Si chiede che l'Agenzia metta fine a questa nuova incresciosa sine cura di comodo.

### **Formazione, ricevimento novità normative su tablet di servizio**

Il flusso di aggiornamenti normativi che giunge sui tablet aziendali di Trenitalia è del tutto fuori controllo, per quantità e spessore didattico. Inoltre tale flusso non è neppure organizzato: arrivano documenti già entrati in vigore, coesistono documenti soppressi e loro sostituzioni, non compaiono taluni documenti, talaltri compaiono doppi. La confusione regolamentare che ne deriva per gli operatori di esercizio ferroviario è facilmente intuibile. Sopra tutto ciò poi l'azienda esige la conferma da parte degli agenti, senza aver mai chiarito (la materia è disciplinata dalla DEIF serie 35) il significato del click di accettazione. Da un lato infatti l'azienda lascia intendere che tale accettazione confermi il solo ricevimento (ma ciò non spiega perché debba essere un atto volontario e non già un automatismo dei supporti periferici in dotazione agli agenti; né spiega perché taluni documenti possano essere accettati complessivamente con un "prendo atto" in gruppo e talaltri richiedano di essere spuntati e cliccati uno per uno). Da un altro lato sembra che l'accettazione delle novità normative comporti per gli agenti una presa in carico (una lettura, un impegno autoformativo o comunque una consapevolezza come a seguito di una formazione avvenuta anche con supporto didattico -come ANSF stessa pare aver inteso e riferito in un precedente incontro-). Alle richieste di chiarimento l'azienda non ha mai risposto con chiarimenti ufficiali. Se si tratta della seconda versione infatti ciò costituirebbe un disimpegno formativo da parte aziendale, che non ha mai precisato tempi e luoghi dell'apprendimento, non ha mai regolato i flussi in funzione differenziata delle scuole professionali di aggiornamento (generalmente ben al di sotto dei termini di erogazione contrattualmente fissati), dei supporti istruttivi o delle semplici letture qualora bastevoli.

Il punto è che nei confronti di agenti scrupolosi che vogliono sapere se 'accettare' in accumulo cieco o apprendere quanto ricevuto e pertanto in ritardo con i click, l'impresa sta

procedendo con minacce, contestazioni e sanzioni disciplinari (con giorni sospensioni dal servizio), in evidente preoccupazione del perfezionamento *formale* della certificazione del processo piuttosto che del suo efficace funzionamento o della sostanza *formativa*! Di nuovo, anche a fronte del perdurante profilo di ambiguità tenuto dall'impresa pare che il problema stia nella disorganizzazione e nel costo delle professionalizzazioni. La questione delle contestazioni al personale, inoltre, mette in evidenza che l'azienda ha contezza *in remoto* della quantità/qualità dei documenti giunti sui supporti periferici in dotazione agli agenti, rendendo di fatto inutile l'intervento di accettazione di questi ultimi nel caso solo di questo si tratti, oppure la lacuna formativa nel caso che l'accettazione implichi un impegno formativo in carico ai soli agenti.

Si chiede all'Agenzia di intervenire presso l'impresa per aver conto dei registri formativi in relazione ai cambiamenti documentali, di imporre una regolamentazione esplicitata dei flussi, di chiarire gli aspetti sollevati in connessione con i ricevimenti sui tablet di servizio, di dotarsi di un'adeguata programmazione di scuole/supporti formativi/autoletture nei casi di semplice comprensibilità, di abbandonare quindi il contegno ritorsivo nei confronti degli agenti.

Altrettanto per il tema "manovre": laddove ANSF chiede l'effettuazione degli spostamenti di convogli tra località distinte con la modalità che comporta la protezione SCMT *treno*, le imprese e significativamente Trenitalia comandano le stesse in modalità *manovra* secondo un mero fine di risparmio economico, vedasi casi di MI GP-MI cle, BO cle-BO Ravone, Roma T.ni e fasci adiacenti, Parma, MI Fiorenza-Mi Certosa (rif. corrispondenza intrattenuta in precedenza e ultima Nostra del 9 febbraio 2018). La questione, se non discriminata con intervento dell'Agenzia esplicitamente prescrittivo, nonostante le pregresse raccomandazioni ignorate, rimane disciplinata in esercizio dal potere datoriale. Si sottolinea che addirittura negli interventi formativi nelle aule professionali e in generale nella divulgazione normativa da parte della società, questa sta negando l'obbligo dell'effettuazione delle manovre con SCMT nella modalità di protezione completa attivata nel SSB. A titolo di esempio, se nelle manovre siano utilizzabili le luci di avanzamento allora deve essere applicata la procedura di "supero rosso" prevista per i treni (numero, etc).

### **Richiesta di convocazione**

Per quanto esposto si chiede la convocazione di un incontro con le OOSS.

Pare inoltre a questa OS doveroso che alla discussione sia premessa un'analisi e una riflessione che ripercorra gli incidenti ferroviari occorsi almeno nell'ultimo anno, non solo quelli più gravi o comunque sfociati in arresto della circolazione ma pure quelli che nella loro dinamica abbiano mostrato una potenzialità di gravità ulteriore. Si intende con la richiesta non solo l'andamento specifico di ogni evento ma anche una riflessione di sintesi che estenda la considerazione alle azioni intraprese fin qui in ambito di sicurezza ferroviaria e pure agli assetti quadro, per capire se tali impostazioni non siano da riconsiderare alla luce dell'intensificarsi degli eventi.

In particolare si intende mettere sotto analisi la situazione di Trenord, oggetto di recente gravissimo incidente e di rapporto dell'Agenzia che ne mette in discussione l'efficienza dell'organizzazione aziendale su più fronti in relazione alla sicurezza espressa: manutenzione rotabili, formazione del personale, orari e condizioni di lavoro. Inoltre si chiede di sapere lo stato dell'arte del progetto già riferito di investimenti per mettere in sicurezza i PL affidati ai privati largamente presenti sulle linee lombarde a binario unico. Non risulta a

questa OS alcuna implementazione e i provvedimenti transitori sono divenuti permanenti con tutte le limitazioni e rischi del caso: la limitazione di velocità con M3 a 80km/h resta, infatti, del tutto generica e fortemente insufficiente dacché ciascun caso è diverso dagli altri (curve o piena visuale) e anche il medesimo PL presenta condizioni diverse a seconda delle circostanze ambientali (notte, giorno, pioggia, nebbia, etc) e dal senso di marcia con cui viene impegnato. Ancora dal personale di Trenord, viene posta la domanda se il solo SCMT sia sufficiente a proteggere dalle conseguenze di eventuale spad nei casi di incrocio su linea a semplice binario quando il primo treno ricoverato in binario di precedenza non si arresti prima della confluenza col binario di corsa, dal momento che ovunque sono stati eliminati i binari di sicurezza che prolungavano verso tronchino l'itinerario di arrivo in deviata, disgiungendone la confluenza fino alla disposizione a VL del segnale di partenza.

In aggiunta si sollecita ulteriormente l'intervento dell'Agenzia presso RFI perché si disponga ad analogo incontro in qualità di Gestore dell'Infrastruttura/Regolatore della Circolazione e quindi con ruolo nella produzione normativa-regolativa dell'esercizio ferroviario (e soggetto demandato del riordino di interfaccia normativa), non già come impresa spa che "non intrattiene relazioni industriali con i richiedenti in quanto non firmatari degli accordi in essere". Con tale errata risposta RFI si è finora infatti negata alle richieste anche veicolate dall'Agenzia. A titolo di suggerimento in caso di ulteriore rifiuto opposto, a questa OS pare del tutto legittima e perfino più organica la convocazione congiunta presso di sé tanto del GI/RC quanto delle parti sindacali, come soggetti collettivi delle istanze del lavoro.

*Coordinatore Nazionale  
CUB Trasporti  
Antonio Amoroso*

