



CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base
Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma
Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007
cubtrasporti@pec.net - cub.roma@postacert.it - cub-trasporti@libero.it

Roma, 29 gennaio 2020

Alla cortese attenzione

RFI - Direzione tecnica

Trenitalia:

Responsabile Esercizio Intercity

ing. Francesco Marciano

Responsabile Produzione Intercity

dott. Fausto Fancelli

Responsabile Risorse Umane

dott. Angelo Sferrazza

Responsabile Formazione Professionale

PdA Intercity

Sig.ra Maria Grazia Vecchiola

Responsabile Formazione Professionale

PdC Intercity

Sig. Alessandro Crescioli

OO.SS. Segreterie Nazionali, RSU/RLS

lavoratori tutti

Oggetto: Pronto Treno

Alle "innovazioni" estemporanee per migliorare la puntualità dei treni si è aggiunta già da qualche mese la *Nota Trenitalia del 23/09/19* a firma del Responsabile Produzione IC che prevede il "pronto treno" del Capotreno "entro 7 minuti dall'inizio delle operazioni di cambio banco" (ovvero "dall'arrivo" nella traduzione dell'istruttore) per i treni reversibili nelle stazioni di regresso. Già con l'*Istruzione Applicativa 14/2018* veniva affrontata la questione in modo discutibile ma almeno confacente, nella tempistica, alla *Prescrizione di Esercizio RFI 911/2017* che regola la procedura di "pronto treno" impegnando al rispetto le IF, dettato peraltro riportato sul FCL. Tale *Prescrizione*, evidentemente di rango normativo superiore, mette in capo all'agente che invia il messaggio *la conferma che il treno è pronto a partire* (cui è subordinata la disposizione a via libera del segnale di partenza) e quindi l'avvenuta raccolta di tutti i benessere all'uopo. Di seguito essa impone all'agente incaricato dalla IF (Capotreno in Trenitalia) di comunicare il "pronto treno" "almeno tre minuti prima dell'orario prestabilito per la partenza" ma specificando che "qualora le condizioni per la partenza del treno non sussistano nei tempi su indicati, la comunicazione deve essere

effettuata al più presto non appena il treno sia pronto a partire". La Nota inoltre pare ignorare che nella maggioranza dei casi dei Convogli Reversibili la prova freno non è operazione da cambio banco (prova strumentale) ma coinvolge altri operatori. È di facile comprensione come una comunicazione di "pronto treno" entro 7 minuti dall'inizio delle operazioni di cambio banco con il treno non ancora pronto oltre che ignorare completamente una *Prescrizione* del GI emanata ai sensi del *Decreto ANSF 4/2012*, può ingenerare: inutili "aperture" e "chiusure" del segnale di partenza; ritardi ad altri treni in partenza per apertura del segnale a treni non ancora pronti a partire; continue telefonate fra Capotreno e Regolatore di rettifica del "pronto treno" già inviato con treno non pronto. La pratica ferroviaria patrimonio del PdA/PdC/DM insegna che la puntualità nasce dalla corretta sequenza di ogni operazione e ancor più stupisce che si possa pensare di gestire una delle fasi più delicate e importanti per la regolarità e puntualità del servizio come una gara a chi si accaparra per primo la via libera a prescindere se il treno è pronto a partire o meno. Addirittura nella Nota si certifica che il treno non è pronto a partire visto che si danno 10 minuti di "cambio banco" e il treno pronto dopo 7 minuti. È di tutta evidenza che si tratta di iniziative che esulano dalla realtà ferroviaria e che intendono solo "far qualcosa" per la puntualità scaricando sul Capotreno (e sul PdC per le operazioni di "cambio banco") una responsabilità che come un colpo di spugna dovrebbe cancellare i veri problemi della puntualità: i continui guasti con esigua presenza di personale di Verifica, i tardati garaggi in stazione, le spesso errate indicazioni ai viaggiatori sulla composizione e il congestionamento dei nodi delle grandi stazioni. È inaccettabile che anziché intervenire aziendalmente sulle vere criticità il tutto si debba ricondurre a queste indebite ed illogiche disposizioni per il PdA/PdC.

Pare altresì dal tono della Nota dell'impresa che il personale non si adoperi a sufficienza per il contenimento del ritardo (la nota poteva esaurirsi alla semplice raccomandazione di utilizzare il maggior tempo delle soste lunghe di reversione del senso di marcia anziché pretendere di contare i minuti con fantasiosi interventi senza capo ne coda), cosa che si ignora quando esso corre a cercare di porre rimedio ai tardati garaggi quotidiani. Il colmo poi della competenza espressa sulla materia lo si raggiunge considerando che, in caso di cambio personale in quelle soste lunghe, a 7 minuti dall'arrivo i montanti a volte non hanno ancora cominciato i tempi accessori al treno.

Diamo indicazione a tutto il personale di attenersi ai ragionevoli dettami della *Prescrizione RFI* richiamata (così come riportata nei FCL) -ponderati in ordine a sicurezza e regolarità procedurale- ossia di mandare il "pronto treno" solo in seguito all'ottenimento di tutti i requisiti preliminari alla partenza.

Approfittiamo infine per ribadire come, ancor più in considerazione della mole di aggiornamenti inviati per mail e sul tablet di servizio, il numero di scuole professionali erogate al PdA e PdC sia molto al di sotto del minimo di giornate previste dal CCNL in vigore.

Per la segreteria Nazionale
CUB TRASPORTI
il coordinatore

