



**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, 16 luglio 2021

c.a.

**MINISTERO DEI TRASPORTI**  
[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)  
[segreteria.ministro@mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mit.gov.it)

**ANSFISA**  
[ansfisa@ansfisa.gov.it](mailto:ansfisa@ansfisa.gov.it)  
[ansfisa@pec.ansfisa.gov.it](mailto:ansfisa@pec.ansfisa.gov.it)

Rif: Prot. ANSFISA RU U 0011550 del 28.5.2021,  
Bozza di revisione del Regolamento Circolazione Ferroviaria

In premessa questa OS confessa di trovarsi in imbarazzo non riuscendo a convincersi della necessità di procedere ad una revisione del testo normativo eminente della gerarchia regolamentare ferroviaria: modifiche puntuali potevano essere apportate con lo strumento decretio in mano all'Agenzia, mentre un intervento siffatto a tappeto, di mutamento perfino lessicale e di conseguenza spesso concettuale dell'assetto regolamentare, ci lascia preoccupati circa l'operazione complessivamente svolta. Della ragione addotta dall'Agenzia, le richieste di ERA, si ha una contezza desuntiva e si chiede di acquisirne lo scambio intercorso.

In riferimento a ciò e nella constatazione di un evidente processo di generale rarefazione normativa che spinge il contenuto regolamentare verso i livelli inferiori di fonte (GI e IIFF) abbiamo più volte manifestato inconciliabilità di vedute, ma qui viene operato un salto perfino macroscopico. E' bene mettere in evidenza alcuni passaggi e conseguenze.

La transizione normativa dalle *figure* che intervengono nei processi di sicurezza ferroviaria alle *funzioni* svolte ha conseguenze che, oltre l'aspetto occupazionale che immaginiamo non rientri nelle preoccupazioni di Ansfisa, ricalcano un contenuto storico preciso frutto delle pressioni economico-politiche del presente ciclo: l'eliminazione del personale di accompagnamento o comunque una sua dequalificazione professionale, dopo che, per giustificarne la rimozione dalle attribuzioni di movimento ad onta del principio di sicurezza della ridondanza-, negli anni passati se ne proclamava la sua preziosa e necessaria presenza interamente dedicata alla sicurezza dei viaggiatori. Ciò era appunto fissato dall'art.4.28 che oggi si vuole stravolgere (nonché nell'allegato

C al Decreto 4/12 e all'art.4.7.2. dell'allegato A). Riprova inoltre dell'impostazione ideologica nella distinzione *figure-funzioni* si ha nel fatto che non tutte le figure subiscono la stessa traduzione: ad esempio *l'addetto alla condotta* rimane tale, per il momento, magari in attesa che sulla stessa scia si compia un giorno il sogno dirigenziale di poter guidare i treni in remoto - ma che ancora oggi perfino con l'Agente Solo tanti lutti adduce.

Tutta la vicenda di 7 anni e non terminata delle 11 versioni della DEIF serie 4 di Trenitalia sui guasti al Controllo Centralizzato della Chiusura delle Porte (più PEIF serie 28 e DEIF serie 56) testimonia in modo esemplare la necessità di un rapporto stringente di verifica normativa e implementativa rispetto agli aggiramenti messi in atto quotidianamente dall'impresa pur in presenza di vincoli normativi precisi. Facendo tesoro di questa lunga esperienza l'Agenzia tutto avrebbe dovuto fare tranne che dare un via libera auto-normativo alle IF in base ad astratti principi. Ancora ieri l'impresa faceva viaggiare convogli con veicolo di coda isolato dal freno. Stessa cosa nei confronti di RFI per gli investimenti di sicurezza sui PL o per i cantieri in regime di interruzione o ancora gli infortuni nel settore manutentivo, tutti ambiti di evidenza ove le imprese, se non sentono il fiato sul collo di soggetti che rappresentano le necessità della sicurezza tout court, si volgono ad altri interessi. L'incidente di Pioltello mostra nelle sue indagini preliminari il sistema di una finta compatibilità tra economie e sicurezza tutta in realtà rivolta verso il primo termine.

Preoccupazioni infine si radicano anche nei confronti ruolo dell'Agenzia stessa che nel rendere più astratto il RCF e permettere che lo riempiano di contenuto le IF e facendosi mera succursale di ERA per riportare pari pari in ambito nazionale quanto stabilito a monte, dove operano potenti azioni di lobbying, vada estinguendo anche il proprio ruolo o almeno il suo peso con il dimensionamento di organico stabilito nel dl.162 istitutivo del 2007. Tutto il patrimonio di una specifica esperienza nazionale, anche a beneficio di quello europeo, va perduto nella genericità delle norme: si pensi come ad esempio a PL, porte dei treni, identificazione del termine convoglio, interventi nei confronti dei viaggiatori senza la possibilità fisica di essere presenti nella sezione di convoglio...

Ancora prima tutto era cominciato con la distinzione di comodo fra *sicurezza di esercizio* e *sicurezza del lavoro*, pretestuosa (senza contestarne il senso) perché nella sua rigida interpretazione consentiva di sgravarsi dell'agente solo/uomo morto o degli incidenti nei cantieri, evidentemente perché una piega politica al momento in agenda lo richiedeva. Ma ignorava così tutta una vasta area a cavallo fra le due. Ancora oggi, correttamente, in alcuni passaggi anche nell'attuale RCF la sicurezza è inscindibilmente intesa e raccomandata tanto per la circolazione quanto per viaggiatori, lavoratori, terzi.

Inutile dire che, schermandosi dietro una comoda subalternità rispetto ad ERA, nella bozza ricevuta si fa finta di credere che ci possano essere strumenti tecnici che possono sostituire in toto l'opera dell'uomo nell'affrontare le decine di rischi (molti imponderabili) che possono intaccare il trasporto ferroviario, così come si ignorano le esigenze a livello sociale (garanzie per utenti e lavoratori) e si mette assolutamente in primo piano "l'evoluzione del mercato" che, per definizione, ricerca la maggiore economicità e non ha come bussola -appunto- le esigenze sociali. Il nodo cruciale essendo rappresentato dalla sequenza *contatto con i viaggiatori - decisioni da prendere, spesso in attimi - operazione da fare in loco*. La stessa esperienza delle agenzie per la sicurezza, sia europea che nazionali, in questi anni non può dirsi certamente garanzia di stringente controllo verso le IF, non si spiegherebbero altrimenti le decine di segnalazioni che vi giungono e, purtroppo, il ripetersi di eventi che intaccano la sicurezza. La tanto decantata responsabilizzazione delle IF e la loro autoregolamentazione in base ai "principi" emanati dall'Agenzia, ha fallito ponendo le basi per una pericolosa deregolamentazione nella quale si inserisce fatalmente quest'ultima questione del Personale di Accompagnamento.

Siamo inoltre a conoscenza della vostra risposta (Nota prot. 87\_UNI/21 del 10/06/2021) ad altre Organizzazioni Sindacali, che hanno ugualmente rigettato la modifica in parola, e non

possiamo che dichiararci delusi e preoccupati per le argomentazioni da voi proposte che, avulse dalla realtà dell'esercizio ferroviario, tendono solo alla deregolamentazione ed alla delega che si vuole concedere alle IF nella gestione di elementi di sicurezza centrali a garanzia dei viaggiatori e dei lavoratori. E' per noi evidente che il passaggio, come da voi sostenuto nella stessa Nota, da ruoli e qualifiche professionali a funzioni che le IF devono garantire tramite dispositivi automatici o tramite personale sia solo un modo per far scivolare le questioni di sicurezza in una zona grigia dove l'economicità industriale ha spesso la meglio rispetto alla miglior sicurezza possibile che - trattandosi di treni viaggiatori- non può che essere garantita da personale ben individuato sia come qualifica professionale che, di conseguenza, come funzioni da svolgere.

Nel merito del testo proposto come "bozza per seconda consultazione" per la revisione del RCF:

Si chiede maggior tempo per un'analisi più articolata, esprimendo qui una ferma avversione alla riforma del art.4.28 che cancella il preciso riferimento al Personale di Accompagnamento; nonché alla riforma degli artt.16.8 e 24.2 sui requisiti per l'uscita dei convogli dagli IMC con particolare riferimento all'efficienza di porte e lateralizzazione/cccp.

Si chiede inoltre che non sia corretto il rinvio *simpliciter* ai SGS aziendali ma che questi debbano essere valutativamente messi in relazione ai *requisiti* cui assolvere, non solo principi generali, piegabili ai propri fini ed a interpretazioni surrettizie (es. riforma dell'art.3.2).

Si torna a chiedere l'obbligo di consultazione, discendente dalla responsabilità legiferanti attribuite, che i soggetti individuati (GI e IIFF) abbiano nei confronti delle OOSS (al pari del soggetto pubblico dell'Agenzia) senza comode confusioni *ad excludendum* con le relazioni industriali.

Si chiede infine di sapere il destino dell'allegato C del medesimo Decreto 4/2012 dove appunto sono appositamente individuate le FIGURE che intervengono nei processi di sicurezza ferroviaria.

Saremmo ipocriti a non pensare che come per tutte le altre cose anche la professionalità, la qualifica e le garanzie delle migliaia di Capitreno che quotidianamente garantiscono la miglior sicurezza possibile del trasporto ferroviario finirà alla mercé di meri calcoli economici. E ci ritroveremo come sempre a scrivervi e voi, come sempre, dopo le slide istituzionali ci direte che le IF "saranno interpellate" in funzione dei pochi mezzi a vostra disposizione. E' un circolo vizioso che non ha più ragione di esistere.

In conclusione ritiene questa OS che l'Agenzia non sia in grado di scrollarsi di dosso compiti di individuazione di standard e requisiti minimi e che, rinviando alle IIFF in nome di una fantomatica responsabilizzazione -che, è storia di questi anni anche nei numeri, abbia solo aggravato la condizioni di sicurezza, migliorando solo laddove si è comportata da soggetto attivo-, adotti un profilo omissivo rispetto al proprio ruolo, che giocoforza la porterà ad essere investita in ogni caso infortunistico (o quasi infortunistico) per il quale sia adita la via giudiziaria.

per la segreteria nazionale  
CUB Trasporti  
Antonio Amoroso

