

CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base  
via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma  
Tel. 0676960856 Fax. 0676983007  
[cubtrasporti@pec.net](mailto:cubtrasporti@pec.net) , [cubtrasporti.cub@gmail.com](mailto:cubtrasporti.cub@gmail.com)

Roma, 6 aprile 2024

Spett. Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria  
presso ANSFISA  
[ansfisa@pec.ansfisa.gov.it](mailto:ansfisa@pec.ansfisa.gov.it)

p.c. Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture  
[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

TRENITALIA spa  
- CDA e AD [segreteriaacdati@cert.trenitalia.it](mailto:segreteriaacdati@cert.trenitalia.it)  
- Direzione Tecnica [segrdt@trenitalia.it](mailto:segrdt@trenitalia.it)

Oggetto: attivazione PEIF 117 di Trenitalia

In merito all'attivazione della PEIF 117 di Trenitalia, che introduce nuove ed importanti lavorazioni per il personale di accompagnamento e di condotta della DB Intercity, in ambito sicurezza di esercizio, segnaliamo quanto di seguito:

#### INQUADRAMENTO DEL PROVVEDIMENTO

La Prescrizione dell'IF è di fatto una riorganizzazione aziendale che elimina i presidi e le figure del personale di Verifica IC nelle stazioni. Si chiede di sapere se tale operazione sia stata valutata e in che termini (e se con ciò si abbassino gli attuali standard di Sicurezza di Esercizio), in particolare in riferimento alle funzioni espletate da detto personale con gli allegati A e C del Decreto ANSF 4/2012. Si chiede inoltre di esplicitare nel dettaglio se rimane (e dove) la possibilità dei convogli di avvalersi o meno di personale di Verifica di altre Divisioni a fronte di ogni tipo di emergenza quotidianamente riscontrabile, tipo -a titolo di esempi- la pellicolatura di un vetro cretato, un portellone sottocassa aperto, un guasto al sistema di frenatura di una vettura/convoglio, un guasto degli impianti elettrici, una porta di salita fuori guida, una porta interna bloccata ad interrompere l'intercomunicabilità, l'integrazione delle segnalazioni di coda con fanali a mano, etc. Si chiede altresì di rendere conto chiaramente se tale riorganizzazione impatta su altre Disposizioni/Prescrizioni dove viene coinvolto il suddetto personale di Verifica (es. DEIF serie 4).

Al di fuori di questo, è valutazione della scrivente OS che la ristrutturazione vada nell'indirizzo di un concentramento negli IMC anche delle operazioni di supporto manutentivo leggero, che pur consentirebbero la prosecuzione del viaggio laddove dislocati lungo i percorsi (e già ad oggi fortemente diradati restando solo in alcuni principali nodi). Tale ristrutturazione quindi si configura come un aut-aut al presentarsi dei guasti: se sul momento risolvibili/ovviabili nel rispetto, pur in degrado, degli standard di sicurezza oppure soppressione del treno. In quest'ottica dunque, decisa dall'impresa e fortemente critica, si chiede almeno norme certe e chiare per il discriminare decisionale di quanto sopra da parte degli operatori al treno, al fine scongiurare il ripetersi di forzature e versioni interpretative farlocche o di comodo dispensate sul momento da superiori, sale operative e istruttori o altre forme di pressione indebita aziendale

(riscontrate in passato fino a tempi recenti) circa la possibilità di prosecuzione del viaggio ad ogni costo.

#### ATTRIBUZIONI AL PERSONALE E FORMAZIONE

È di tutta evidenza che la PEIF in parola, nei suoi contenuti, modifica il processo di controlli e verifiche al materiale rotabile in funzione del chilometraggio, nel senso di rendere parte strutturale di questo processo il PdA ed il PdC. Alcune lavorazioni, prima di esclusiva pertinenza del Personale di Verifica, diventano mansioni, appunto, strutturali del personale dei treni. Talune di queste mansioni mai sono state svolte in precedenza dal PdC/PdA neanche in situazioni contingenti e, a valle, comportano responsabilità derivanti da decisioni, provvedimenti e scritturazioni da assumere in ambito sicurezza di esercizio, alla stregua di quelle ora in carico al Personale di Verifica, ma senza gli strumenti e le conoscenze professionali abilitative proprie del contesto Verifica.

In questo senso risulta evidente come la formazione non possa limitarsi a poche ore di aggiornamento professionale, basato ad oggi sul considerare le lavorazioni come un qualcosa di scontato, cercando improbabili analogie con altre operazioni e tantomeno si può ragionevolmente considerare risolutivo il supporto del menzionato Help Desk, del tutto incompatibile con processi da gestire sul posto, né sostitutivo dell'acquisizione di specifiche abilitazioni. È quindi necessaria una seria formazione per il PdC/PdA, parametrando e riconoscendo le loro competenze alle maggiori responsabilità che derivano dal dettato della PEIF 117.

A titolo di ultimo esempio recente della serietà di tali processi formativi, basti richiamare la questione, ormai ricorrente, delle sospensioni, proroghe, modifiche a DEIF o PEIF che -come nel caso specifico della PEIF in oggetto- hanno visto giungere al personale la proroga in essere oltre la data di attivazione creando confusione e incertezze operative fra i lavoratori su argomenti di fondamentale importanza.

#### TEMPI DI ESECUZIONE DELLE ATTIVITÀ DEL PdC E PdA

Come già riportato nel quinto capoverso del punto 4 della stessa PEIF 117, in funzione delle nuove attività richieste al PdC/PdA; in considerazione della probabile necessità di ulteriori attività successive ai suddetti controlli (es. isolamento vetture per guasto antislittante o ricondizionamento materiale rotabile); vista l'interferenza con altre attività propedeutiche alla partenza (es. check-list porte) ed il sommarsi con le attività proprie del PdC/PdA, fermo restando quanto esposto al punto precedente, si rende strettamente necessario un congruo aumento dei tempi accessori. L'importanza delle lavorazioni rende infatti l'attuale quantificazione dei tempi accessori totalmente insufficiente e, vista la loro diretta connessione con la sicurezza di esercizio, se ne chiede un congruo aumento, considerando che non potrà certo essere minore, a titolo di esempio, alla maggiorazione già turnificata da Trenitalia per le operazioni cosiddette di "preclima" (trenta minuti aggiuntivi).

In difetto di ciò ogni ritardo di esercizio, dovuto a tale cumulo di lavorazioni specializzate o non adeguata formazione abilitante, sarà imputabile esclusivamente a imperizia aziendale.

In considerazione del fatto che, ad oggi, nessuna iniziativa aziendale ha sanato le importanti questioni su esposte, si chiede all'Agenzia la valutazione dell'entrata in vigore di tale provvedimento che desertifica i presidi sulla linea e della sua corripa applicazione da parte della IF senza la dovuta presa in carico delle ricadute tanto di esercizio che di manutenzione, tra le quali quelle esposte.

In attesa di riscontro, si porgono cordiali saluti.

per CUB Trasporti  
Segreteria Nazionale  
Antonio Amoroso



**CUB Trasporti** - Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma - tel 0676960856 - fax 0676983007  
**pec:** cubtrasporti@pec.net, **email:** cubtrasporti.cub@gmail.com