

Oggetto: Richiesta di intervento urgente.

Riferimento: nota Segreteria Generale Or.S.A. prot. n° 283/S.G./Or.S.A. del 25/11/2013.

In esito alla nota a riferimento si fa innanzitutto presente che la sicurezza della circolazione ferroviaria, nell'ambito delle attribuzioni di questa Agenzia, è assicurata dai dispositivi ed impianti a tal fine installati e dalla correlata normativa di esercizio. Il ricorso ai sistemi di comunicazione, tra i quali rientra il collegamento terra-treno, si rende necessario per la ripresa della marcia in caso di degrado dei sopracitati dispositivi e impianti. Al riguardo il punto 11.6 del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, emanato da questa Agenzia con il decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, impone la sospensione della circolazione qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione.

Si ricorda che sulla rete gestita da RFI l'efficienza dell'apparecchiatura radiotelefonica è imposta dalla prescrizione RFI-DTC A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006 in caso di treno affidato al solo agente di condotta (punto 2.4):

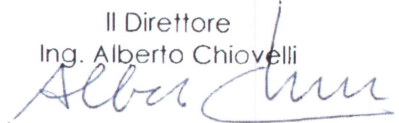
".... . In tutti i casi, ad inizio servizio e comunque prima della partenza, (l'agente di condotta) è tenuto a confermare verbalmente al DM della stazione di origine o al DCO di giurisdizione l'avvenuta associazione dell'apparecchiatura per il collegamento via radio terra-treno",

operazione possibile solo con il collegamento radio terra-treno efficiente in quel frangente.

La disponibilità del collegamento terra-treno e bordo-bordo consente di gestire in maniera indubbiamente più agevole e rapida le comunicazioni; ciò è ancora più evidente nei casi di convogli ad agente solo ed è questo uno dei motivi per i quali le disposizioni e prescrizioni di RFI e delle Imprese ferroviarie impongono in tali circostanze la verifica di efficienza atto partenza.

Premesso quanto sopra si comunica di aver richiesto all'Impresa ferroviaria interessata di verificare quanto segnalato nella nota a riferimento, di adottare i provvedimenti correttivi eventualmente necessari e di informare al riguardo questa Agenzia.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli





Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Prot. n° 283/S.G./Or.S.A.

Roma, 25 novembre 2013

Spett.le A.N.S.F.
Ing. Alberto Chiovelli
Direttore

Società Trenitalia

Ing. Vincenzo Soprano
Amministratore Delegato

Dott. Roberto Buonanni
Direttore Risorse Umane e Organizzazione

e, p.c. Sig. Alberto Faini
Produzione Cargo Area Adriatica

Oggetto: Richiesta di intervento urgente.

La Scrivente O.S., con la presente, intende denunciare quanto di seguito esposto.

In premessa riteniamo opportuno richiamare il CCNL del Gruppo Ferrovie dello Stato che, di fatto, ha confermato la composizione dell'equipaggio treno alla data della sottoscrizione, demandando alla contrattazione collettiva eventuali modifiche.

Le norme per l'effettuazione e la circolazione dei treni sono regolamentate dall'allegato B del Decreto 9 agosto 2012 n° 4 dell'A.N.S.F.; ed implementate, per Trenitalia, dagli impegni assunti nell'ambito degli accordi sottoscritti.

In particolare vogliamo rammentare, seppure sommariamente, le condizioni che hanno reso possibile, per la scrivente, l'attuale modalità di esercizio:

- Ingenti Investimenti tecnologici operati sull'intera rete ferroviaria;
- Messa a punto di un piano e di un sistema di procedure per le emergenze in linea in caso di necessità di soccorso sanitario, da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria così

come espressamente richiamato all'ultimo comma del punto 4 art. 49 del CCNL della e Area Attività Ferroviarie;

- Consegna del medesimo piano a tutti gli Assessorati alla Sanità delle Regioni e ai dirigenti responsabili delle strutture sanitarie locali allo scopo di approntare i protocolli operativi con il 118 di competenza;
- Dispiego da parte di Trenitalia di uomini e mezzi in grado di intervenire con la massima rapidità;
- Conseguente aggiornamento del documento di valutazione del rischio, avendo nel contempo avviato gli adempimenti previsti dalle leggi in materia.

Ebbene, ad oggi, salvo per la messa in opera sulle linee del sistema SCMT, poco o niente è stato fatto, infatti siamo ancora a denunciare, nei vari territori, le inadempienze e l'inadeguatezza delle misure attivate.

Oltretutto, svariate prescrizioni, disposte a seguito delle segnalazioni e sollecitazioni degli R.L.S. dalle strutture sanitarie locali, non sempre vengono ottemperate ed alcune di esse sono approdate nelle Procure dei Tribunali.

Tutto ciò premesso la società Trenitalia ha sempre presentato in tutte le sedi deputate il sottosistema di Bordo dei mezzi di trazione, comunemente denominato SSB, come un tutt'uno ovvero un sistema integrato a supporto e a garanzia dell'attuale modello di equipaggio e della stessa sicurezza della circolazione ferroviaria; tale sistema infatti viene descritto in grado di:

- controllare la marcia treno attraverso il sistema di interfaccia bordo-treno SCMT;
- rendere continue ed efficaci le comunicazioni terra-treno attraverso l'apparato CAB radio/GSMR;
- raccogliere tutte le informazioni di guida treno attraverso il sistema informativo denominato DIS.

E' per quanto su esposto che ci appare ancor più grave quanto accaduto al macchinista di un treno merci della cargo nell'area adriatica, come ci risulta dalla denuncia presentata dalla nostra Segreteria Regionale delle Marche con nota prot.15-11 Tren.- Cargo del 15 novembre 2013 (allegata).

Infatti tale macchinista, chiamato ad effettuare il servizio con modulo di equipaggio misto, ovvero con un tecnico polifunzionale di condotta non abilitato alla guida del convoglio è stato costretto ad effettuare il proprio turno di lavoro con l'apparecchiatura di comunicazione GSMR

terra – treno succitata, guasta. Al dipendente in questione, infatti, è stato comandato con ordine scritto, dai dirigenti responsabili, di effettuare comunque la condotta al treno nonostante lo stesso avesse anch'egli per iscritto comunicato ai dirigenti la mancata funzionalità del sistema di comunicazione GSMR.

Un comando in difformità con la PEIF 22.0 emanata dalla stessa società Trenitalia e contrastante persino con le annotazione riportate sui libri di bordo della locomotiva dove si leggeva: "non compatibilità del locomotore con il servizio ad equipaggio misto".

Per le ragioni evidenziate richiediamo:

- ai preposti dell'ANSF una urgente accertamento dei fatti e delle eventuali responsabilità, oltre ad un compiuto chiarimento di merito sulla problematica posta;
- alla società Trenitalia di provvedere ad evitare la reiterazione di tali comportamenti da parte dei propri responsabili territoriali, riservandoci per parte Nostra di agire nelle sedi deputate a tutela dell'incolumità dei lavoratori interessati e della sicurezza della circolazione ferroviaria.

Infine, cogliamo l'occasione per denunciare l'inaccettabile ritardo dei lavori della Commissione Paritetica, di cui al richiamato art. 49 del CCNL Mobilità A.F., che ad oltre dodici mesi dalla sottoscrizione del CCNL, non ha ancora valutato ed esaminato le soluzioni per garantire il soccorso, in caso di malore in tempi certi e, comunque, i più rapidi possibili, a tutto il personale così come previsto dal D.Lgs. n. 81/2008 e dal DM n. 19/2011.

Nel renderci disponibili per ogni qualsivoglia ulteriore chiarimento in merito, Vi porgiamo distinti saluti.

Il Coordinatore Nazionale

Andrea Pelle





OR.S.A.

All. nota Prot. 283 25-11-2013 Or.S.A. Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE MARCHE

Piazza Rosselli,1 - Stazione F.S Ancona

Tel/Fax 07143446 Tel/Fax 0715923675 sr.ancona.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Prot 15/11 -Tren - Cargo

RR anticipata via FAX/Email

Divisione Cargo

Produzione Cargo

Al Responsabile Area Adriatica

DATORE DI LAVORO

ai sensi del D.Lgs. 81/2008

Sig. Alberto Faini

Al Responsabile Impianto Treno Adriatica

Sig. Anselmo Zuccarini

pc

Segreteria Generale Or.S.A

Sig. Alfredo Federici

La scrivente Organizzazione Sindacale è venuta a conoscenza di fatti gravi che insistono prepotentemente sulla questione sicurezza dell'esercizio Ferroviario nel trasporto CARGO.

Risulta infatti che codesta società abbia emesso M40 ad un macchinista per l'effettuazione di un servizio con equipaggio misto (Macchinista + TPC) in condizioni di degrado del mezzo di trazione, riducendo in tal modo la sicurezza dei lavoratori stessi.

Nello specifico si riferisce di M40 per l'effettuazione di un treno con equipaggio misto e con locomotore dotato di dispositivo CAR KIT guasto dal 9-05-2012 (dispositivo peraltro obbligatorio, indispensabile e necessariamente funzionante nei treni con equipaggio con un solo agente di condotta). A questo si aggiunge l'aggravante che il lavoratore stesso, con m40, aveva precedentemente notificato la non conformità di tale locomotore ricevendo per contro dal Responsabile del COT di Ancona Cargo un avviso che riteneva " il telefono in dotazione rispondente alle caratteristiche della normativa vigente". A conferma del corretto comportamento del lavoratore non si riscontra solo una innegabile verità che risiede nel fondato timore di un soccorso difficilissimo se non impossibile in caso di malore al macchinista (poniamo il caso di infarto, ictus, o altra grave improvvisa affezione all'interno di una galleria, o su un viadotto, o al limite anche soltanto in aperta campagna) dovuto al fatto

che l'altro componente non è in grado di condurre il treno verso i soccorsi, ma si constata paradossalmente la nota aziendale trascritta nei libri di bordo di tale locomotore che evidenzia la **non compatibilità del locomotore stesso con il servizio ad equipaggio misto !**

Una nota esplicita e firmata da Responsabili aziendali FS di inequivocabile **non compatibilità' con il servizio ad equipaggio misto** proprio in ragione del mancato funzionamento del dispositivo CAR KIT e quindi della violazione della PEIF n.22.0.

La nota aziendale veniva peraltro confermata nel suddetto libro di bordo dalle successive visite di manutenzione al locomotore nonostante alcuni macchinisti avessero segnalato la pericolosa mancanza del dispositivo CAR KIT. L'azienda puntualmente rispondeva laconicamente alle segnalazioni con un semplice rimando alla nota " NO EQUIPAGGIO MISTO", chiaro riferimento alle difficoltà di intervento in caso di malore o incidente Ferroviario.

In materia, in data 15.02.2013, come precisato dal Dott. Roberto Calisti, Responsabile del Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro presso l'ASUR Marche n.3 a seguito di richiesta di accesso agli atti da parte della scrivente, la stessa ASUR Marche 3, ha emesso in merito al soccorso con equipaggio ad agente solo (unico agente abilitato alla guida del treno in linea), un atto di prescrizione nei confronti della società Trenitalia, rilevando una violazione alla vigente normativa di igiene e sicurezza del lavoro, tale atto di prescrizioni a seguito della denuncia sulla garanzia del soccorso nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati previsto dall'art.4 comma prima del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 19 del 24 gennaio 2011. Ad oggi il provvedimento non risulta ottemperato.

La stessa Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria conferma, in data 5/07/2013 in esito ad uno specifico quesito sindacale in tema di **soccorso in caso di malore al macchinista " solo " nei treni merci con equipaggio con tpc,** nel rispetto del punto 3.9 del regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato dalla stessa agenzia con il decreto 4/2012, **l'impossibilità da parte del TPC di poter condurre treni in linea** e pertanto l'impossibilità di provvedere a garantire un soccorso nel minor tempo possibile come avveniva con equipaggio con doppio macchinista.

Nel ritenere quindi il caso in esame un deliberato atto di aggressione aziendale nei confronti del macchinista che richiedeva solo sicurezza, manifestiamo forte preoccupazione.

Non vorremmo che accordi di natura pattizia siano utilizzati per consentire diverse letture delle norme di legge in materia di prevenzione e sicurezza del lavoro e che i calcoli probabilistici vengano assunti quale riferimento per adottare nuove misure organizzative, le conseguenze sarebbero devastanti.

Allo stesso modo non vorremmo che le istituzioni/agenzie preposte dimenticassero che incidenti ferroviari gravi possano provocare conseguenze pesantissime non solo ai lavoratori ma anche agli utenti/cittadini.

Ed infine non vorremmo che tali aggressioni vengano adottate per tentare di silenziare chi ha il coraggio di denunciare la presunta inadeguatezza di misure organizzative condivise dai più, sarebbe un esercizio controproducente.

Pertanto, a fronte di numerose segnalazioni e richieste di confronto da parte della scrivente ancora in attesa di risposta, si auspica che i Responsabili in indirizzo diano riscontro alla presente e, nel contempo, al Responsabile di Segreteria Generale Or.S.A. che legge per conoscenza, si chiede di attivarsi presso le Istituzioni/Agenzie preposte al fine di garantire ai lavoratori rappresentati, ancor prima del rispetto del CCNL, il rispetto delle leggi in materia.

Cordiali Saluti

Ancona, 15 novembre 2013

Il Segretario Regionale Or.S.A.



Fabio Riberti

Handwritten signature of Fabio Riberti in black ink.