

Commissione Tecnica Nazionale Personale Viaggiante

Il giorno 09 ottobre '13 si è riunita la commissione tecnica del Sindacato Personale Viaggiante ORSA per la disamina e la valutazione delle ricadute della disposizione di esercizio n 12/13 di RFI e delle Deif 41 e 42 di Trenitalia le quali modificano in modo sostanziale i compiti e le attribuzioni del personale componente l'equipaggio treno.

Dopo ampia discussione, nonostante la consapevolezza che le implementazioni tecnologiche potrebbero prevedere ulteriori semplificazioni agli attuali processi lavorativi legati al controllo della sicurezza della circolazione e pur considerando che la effettiva attuazione del Decreto 4/12 di Anfs, per la parte relativa alla circolazione ferroviaria, persegua la necessità di uniformare le modalità e la gestione del traffico ferroviario in ambito europeo, la commissione tecnica pone in risalto i seguenti punti che determinano una valutazione negativa rispetto alle disposizioni predette:

La disposizione 12/2013 di RFI e le conseguenti DEIF 41 e 42 di Trenitalia, poiché concentrano solo sul PdM i compiti relativi alla sicurezza della circolazione, di fatto escludono il controllo incrociato delle attività connesse alla sicurezza di esercizio ed invalidano il disposto del decreto ANSF 4/2012 che individua il Capo Treno tra le figure giuridiche garanti della sicurezza della circolazione.

Rete Ferroviaria Italiana adotta diversi sistemi di esercizio; per cui, la disposizione 12 di R.F.I non tiene conto che il Personale di Bordo opera anche su linee con tecnologia antiquata in cui diventa necessario il controllo incrociato della sicurezza di esercizio.

I contenuti della disposizione 12 di RFI, ripresi ed implementati dalle Imprese Ferroviarie, pregiudicano la certezza delle attribuzioni proprie del personale di Bordo, in quanto mantengono gli interventi operativi in assenza di una responsabilità certificata, relegando la figura del CTR a semplice operatore che esegue procedure codificate e predefinite nonché accertatore di condizioni di esercizio degradate. Pertanto, il Capo treno, pur intervenendo in maniera determinante nelle condizioni di esercizio, non ha contezza del corretto completamento delle procedure operative.

La modifica dell'"ordine di partenza" in "pronti alla partenza", prevista dalla Disp. 12/2013 RFI, di fatto sminuisce ulteriormente gli attuali standard di sicurezza di esercizio in quanto non supportata dall'attivazione di modifiche tecnologiche.

Per i su esposti motivi è necessario l'immediato ritiro delle D.E. 12/2013 di RFI e delle conseguenti DEIF 41 e 42 di Trenitalia.