

Milano lì, 17 Ottobre 2016
Prot. N° 545/16

Spett. le **Direzione Tecnica Trenitalia**

Ing. Marco Caposciutti
Direttore
Fax 0552353273
055475402

Direzione Tecnica RFI

l'Ing. Donato Carillo
Direttore
Fax 0644105091

ANSF

c.a. Ing. Amedeo Gargiulo
Direttore
Fax 0552382509

TRENITALIA S.p.A.

Resp. Divisione Passeggeri N/I
Direzione Risorse Umane Organizzazione
RU Nord Ovest
Manuela Rossi
Fax 6627

RLS n° 27 TRENITALIA S.p.A.

DIVISIONE PASSEGGERI LONG HAUL
SERVIZI UNIVERSALI MILANO
Collegio IMC Carrozze e Locomotive Milano
City Day
Crisciullo Ermenegildo
e.criscullo@trenitalia.it
Condemi Pasquale
p.condemi@trenitalia.it
Frascati Domenico
d.frascati@trenitalia.it

RSPM IMC Milano

Roberto Losciale
r.losciale@trenitalia.it

p.c. Segreteria Nazionale Fast Mobilità

Oggetto: Problematica inerente la sicurezza

La scrivente O.S. è venuta a conoscenza di una problematica inerente la sicurezza sul luogo di lavoro.

Richiamando gli articolo 18 comma l) e n), l'art. 25 comma l) gli artt. 28 e 29, l'art. 64 e l'Allegato IV del D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 Testo coordinato con il D.Lgs. 3 agosto 2009, n. 106, ci risulta che ad alcune figure professionali come i Tecnici di Manovra e Condotta di Servizio Universale a Milano venga fatto firmare l'M47 per la conoscenza impianti senza che alcun preposto illustri al personale cosa lo stesso sia, cosa significhi firmarlo e che responsabilità si hanno ma ancor più grave senza che nessuno spieghi, facendo visionare in loco, com'è fatto l'impianto con tutte le particolarità.

Ci risulta inoltre che ad alcuni vengano fatti firmare gli M47 di più località come Milano Centrale, Milano Greco Pirelli, Milano Smistamento tra l'altro località di servizio abbastanza vaste.

Abbiamo inoltre certezza del fatto che a chi si sia rifiutato di firmare l'M47 sia stata fatta contestazione e relativa Sanzione Disciplinare adducendo che il lavoratore debba essere abilitato all'impianto mentre in realtà per i Tecnici Manovra e Condotta con licenza europea tipo B2 (Macchinista di treni merci) basta quanto previsto nella DEIF 24.4 punto 2.1 lettera "C"

Infatti i sudetti lavoratori effettuano treni quotidianamente tra le diverse località di servizio dell'Fascicolo Linee 36 (Milano C.le-Milano Greco P.lli o Milano C.le-Milano Lambrate o Milano Lambrate-Milano Smistamento ecc...) alle quali i lavoratori sono regolarmente abilitati alla condotta di treni merci (B2) e riportati sul certificato complementare oltre che alcune attività ben descritte all'interno del punto 2.1 "C".

Il punto 2.1 c) della succitata DEIF:

"Per l'agente di condotta dei treni non compreso al precedente punto b), la conoscenza della località è da intendersi inclusa e mantenuta con le stesse modalità della conoscenza della linea richiesta per l'effettuazione dei treni, limitatamente alle manovre che possono essere eseguite senza manovratore e che riguardano movimenti specifici, come ad esempio rientri/uscita da un deposito, ricovero, piazzamento e trasferimento da o per un parco adiacente alla località, regolati da segnali fissi, eseguite guidando dalla cabina anteriore nel senso del movimento da eseguire. Gli impianti e/o i binari attrezzati con segnali fissi per la regolazione dei suddetti movimenti di manovra sono riportati nella sezione 3.2 FL. Nel caso in questione, qualora l'agente di condotta avesse dubbi sul movimento da svolgere, dovrà iniziare la manovra solo dopo comunicazione diretta relativa ai movimenti da eseguire, con l'operatore della circolazione indicato nella Sez. 3.2 del FL o, in mancanza, il DM/DCO della località di servizio."

Il tecnico manovra e condotta rientra pienamente in tale punto in quanto nel punto 2.1. a) non si riconosce nelle figure citate nella cocs 55.2 nello specifico:

- **Personale di Accompagnamento:** personale al quale è normalmente affidato l'Accompagnamento dei Treni.
- **Personale addetto alla Formazione Treni:** personale al quale sono affidate operazioni relative a composizione/scomposizione dei treni, manovra, riconoscimento e gestione del materiale rotabile e delle sue interazioni con l'Infrastruttura, produzione dei documenti di scorta, ecc. durante le operazioni preliminari alla partenza o successive all'arrivo dei treni.
- **Personale addetto alla Verifica dei Veicoli:** personale al quale sono affidate operazioni necessarie a garantire lo stato di integrità di tutti i componenti dei veicoli, la conformità del profilo limite dei veicoli, l'integrità del carico, degli impianti elettrici, pneumatici e l'esecuzione delle prove del freno.



Ma nemmeno nel punto 2.1 b) visto che **non è in possesso nemmeno della ex abilitazione scambi-manovra e freno ora chiamata modulo FT o Modulo A** ed in possesso della specifica abilitazione per poter effettuare le suddette figure, che tra l'altro all'interno del Manuale di Mestiere del Processo Formazione Treno al capitolo 1.1.1.8. enuncia quanto segue: “Non possono di regola essere assegnati in via permanente al servizio dei manovratori e deviatori agenti che non siano stati riconosciuti idonei a tale servizio, in seguito a regolare esame e tirocinio.”. Il tecnico manovra e condotta non ha mai avuto una formazione del genere.

Tutto ciò crea un grave pregiudizio alla sicurezza in quanto l'Azienda non sta mitigando i rischi ma incrementandoli obbligando il personale, che altrimenti viene sanzionato, a firmare l'M47 con una sorta di formazione cartacea impensabile per qualsiasi impianto, figuriamoci per impianti della portata di quelli dell'area di Milano.

Milano lì, 17 Ottobre 2016

Il Segretario Regionale
Fast Mobilità Lombardia

