

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, lì 7 Giugno 2010

Prot. n° 994/9

Rif. DEIF n°23 del 6.5.10 di D.T. Trenitalia

TRNIT-DPR.VPR\P\2010\0018929 del 18.5.10

ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

Piazza della Stazione 45 - 50123 Firenze

Il Direttore - Ing. Alberto Chiovelli**Trenitalia**

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

L'Amministratore Delegato - Ing. Vincenzo Soprano**Direttore R. U. O.** - Ing. Marco Romani**Direttore Direzione Tecnica** - Ing. Donato Carrillo**Direttore D.P.R.** - Ing. Giancarlo Laguzzi**Responsabile Produzione D.P.R.** - Mauro Natali**RFI - Rete Ferroviaria Italiana**

Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

L'Amministratore Delegato - Ing. Michele Mario Elia**Direttore Direzione Tecnica** - Ing. Giovanni Costa

Oggetto: Posto del Capotreno

Dall'entrata in servizio del modulo di condotta ad agente solo, nella Divisione Trasporto Passeggeri Regionale, l'applicazione dell'art. 32 della PGOS e dell'art.14 - allegato IV ISPAT, è diventata la peggiore iattura che potesse abbattersi sull'organizzazione del lavoro di questo settore produttivo di Trenitalia, almeno a giudicare dall'accanimento con cui, tutta la linea qualità si è impegnata a farne disconoscere l'attuazione da parte del personale, con istruzioni contraddittorie, sommarie e non certamente esaustive, che hanno portato disorientamento e conflittualità tra tutto il personale della produzione.

Le ultime due "perle" di tutta la "letteratura" scritta in materia sono le due missive in riferimento, cioè:

- Una DEIF che invece di integrare, quindi spiegare, rendere maggiormente comprensibile, eliminare i fraintendimenti, dare voce ad una sicura e univoca interpretazione del testo regolamentare, effettua un indebito quanto grossolano e superficiale tentativo di stravolgerne i contenuti;
- Una lettera del responsabile della produzione che ne rilancia i concetti, amplificando le discrepanze e le illegittimità presenti nella DEIF, sicuro di una imminente modifica della PGOS che riconoscerà quanto anticipato dalla disposizione.

Ne consegue, e in questo caso corre l'obbligo di rivolgerci principalmente all'ANSF, che riteniamo indispensabile un'immediata e attenta opera di chiarimento sulla titolarità della stesura dei regolamenti inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario, quali la PGOS, sulla loro modifica, sulla legittimità di loro possibili anticipazioni, sul momento della loro entrata in vigore e sulla possibilità, da parte delle Società di trasporto, di agirne nel merito e, in caso di risposta affermativa, di definirne il perimetro.

Comunque, valutiamo opportuno evidenziare come i compiti del Capotreno su rotabili affidati ad un solo agente di condotta, siano esaustivamente esplicitati nell'art.8 dell'allegato V dell'ISPAT, mentre, magari, meriterebbe un'opportuna una vera **"integrazione"**, dell'espressione **"prende posto nella cabina ..."**, contenuta sia nell'art. 32 della PGOS, sia nell'art.14 - allegato IV dell'ISPAT.

In conclusione, crediamo che qualunque sia l'innovazione o il perfezionamento che s'intenda portare alla normativa in questione, essa non possa esimersi da contenere riposte chiare su dove, il capotreno, nello svolgimento dei suoi compiti, possa, indipendentemente dall'affollamento del convoglio:

- Lasciare il proprio bagaglio e tutto il materiale tenuto a portare seco in servizio e del quale è responsabile della custodia, nonché i capi di vestiario non attinenti la prestazione a bordo treno, con la certezza che parte o tutto non gli venga sottratto o danneggiato da qualche malintenzionato;
- Trascrivere gli opportuni moduli, atti a ricevere o trasmettere comunicazioni o ordini di servizio, magari dovendo conversare con il diretto interessato in viva voce;
- Consultare le pubblicazioni di servizio;
- Garantirsi l'opportuna o indispensabile riservatezza richiesta per particolari comunicazioni con i preposti aziendali o con le forze dell'ordine, per temi inerenti la sicurezza propria e/o dei viaggiatori a bordo treno.

Distinti saluti.



Il segretario Nazionale
Pietro Serbassi

