

Roma, 21 ottobre 2022
Prot. n. 13/02/SG

Spett.le

c.a. RFI

Ing. Paola Firmi
Direzione Tecnica

Dott. Giovanni De Micco
Relazioni Industriali
Direttore RUO

E p.c. MIMS
ANSFISA
Imprese ferroviarie

p.n. INAIL

Oggetto: Diffida della FAST-Confisal in merito alla modifica dell'art. n.9 comma 18 RCT – Protezione dei P.L da personale delle IF in caso di anormalità nella chiusura dei dispositivi di protezione lato strada.

La scrivente O.S, venuta a conoscenza dell'intenzione di RFI di voler modificare l'art. n.9 comma 18 R.C.T, l'art.14 IPCL-RFI, sulla possibilità di permettere al personale delle IF di proteggere autonomamente i passaggi a livello (di seguito P.L) **esprime la sua contrarietà**, supportata dalle seguenti motivazioni:

- 1) **La sicurezza del personale operante non è garantita durante il tentativo di protezione del P.L. Tale procedura non collima con la normativa in essere del legislatore, nello specifico con il Regolamento art.44 C.S, Capo II art.184** che obbliga il regolatore della circolazione ferroviaria ad apporre idonee e specifiche segnalazioni come: cavalletti con strisce catarifrangenti, croci di S.Andrea mobili, bandiere rosse catarifrangenti, lanterne/luci rosse. Inoltre, anche con l'adozione di DPI catarifrangenti, il personale non è posto nelle condizioni idonee a dirigere il traffico insistente sui due lati dei P.L, mettendo in pericolo sé stesso e gli automobilisti, che potrebbero attuare manovre improvvise nel vedere un ostacolo in mezzo alla strada senza ulteriori segnalazioni luminose/acustiche del P.L chiuso/in chiusura.
- 2) tale modifica, la cui urgenza proviene dal bisogno di “snellire i disagi alla circolazione in attesa dell'arrivo del personale preposto alla protezione del PL (RFI o forze dell'ordine), per rispettare la normativa attualmente in vigore” a nostro avviso, si configura come misura né efficace né efficiente in quanto tali comportamenti, imposti al personale **renderebbero il livello di rischio infortuni troppo elevato**, tale da non divenire più accettabile nel momento della stesura del DVR delle varie IF e del G.I.. In aggiunta, l'impatto di tali eventi sul ritardo della circolazione/ su anno solare non ci risulta così significativa da dover implementare procedure a rischio più elevato.

- 3) Per numerosi materiali sussistono delle difficoltà tecniche-operative (i.e., pilota Vivalto I e II serie in testa treno, ETR 621, ETR 521, ETR 103, ETR 104) nella discesa/risalita del personale (dislivello di circa 80 cm, senza corrimani, gradini), nella possibilità di poter trazionare il materiale senza ulteriori forzature del sistema in assenza della segnalazione di “chiusura porte” in quanto il personale sarebbe impossibilitato nel “rimpiombare e chiudere la porta” dall’esterno a causa di tale dislivello, trascurando altresì la sicurezza dei passeggeri a bordo treno. Inoltre, il personale delle IF è responsabile del solo convoglio ferroviario e della gestione degli eventuali passeggeri a bordo, non può divenire responsabile anche di eventuali danni a terzi o causati da terzi al patrimonio della IF (il treno) durante la protezione del P.L.
- 4) In tutto ciò, non vengono considerate le eventuali condizioni climatiche avverse e gli orari (e.g. notte, nebbia, pioggia), che aumentano il rischio di incorrere in infortuni anche gravi per questi dipendenti, data la pericolosità che questa procedura assumerebbe in casi di “pressione” nello snellire il traffico ferroviario.

Considerato quanto esposto, l’attuale procedura in vigore sulla protezione dei P.L. anormalmente aperti esclusivamente da parte delle forze dell’ordine o dipendenti RFI (attuale conformazione dell’art.18 RTC) assicura il massimo livello di sicurezza per la circolazione ferroviaria e stradale.

Per i motivi suddetti, **la scrivente O.S diffida ogni apertura normativa sulla possibilità di poter permettere a altro personale delle IF lo svolgimento di tale mansione**, in quanto **non sussistono le condizioni tecniche, di sicurezza per gli eventuali passeggeri, di sicurezza per il personale coinvolto, di incolumità del traffico stradale coinvolto.**

In conclusione, suggeriamo di **porre più attenzione sull’impegno** generale di RFI, nel **voler sostituire** dove possibile i **P.L con sottopassaggi/sovrappassi stradali**, specialmente alla luce dei nuovi fondi del PNRR, e alla **manutenzione preventiva dei P.L.**, anche con l’utilizzo della c.d *manutenzione predittiva* oramai largamente utilizzata dalla stessa RFI in altri contesti.

La FAST-Confasal rimane comunque aperta e disponibile al confronto sul tema.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
Vincenzo Multari

