



TRNIT.CORP.24/07/2008.0023367

URGENTE

Divisione Passeggeri N/I
Risorse Umane Passeggeri N/I
Il Responsabile



Sig. Dante De Angelis

Sig. Dante De Angelis

Roma, 24 luglio 2008

NOTIFICA
URGENTE

Oggetto: Contestazione di mancanza

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.7 della L. 300/70 e 61 del CCNL delle Attività Ferroviarie 16.4.2003, con la presente Le contestiamo quanto segue.

In data 18/7/2008 alle 15.55 l'Agenzia di stampa Adnkronos ha riportato alcune Sue dichiarazioni a seguito dell'incidente occorso il 14/7 u.s., durante le operazioni preliminari di controllo e di predisposizione dell'Eurostar 9427 Milano-Roma, senza passeggeri a bordo, nel corso delle quali la 12° ed ultima carrozza si è staccata dalle restanti 11.

Stando alle Sue dichiarazioni, come virgolettate nella nota dell'agenzia, Lei ha attribuito la causa di quanto accaduto alla mancanza di condizioni di sicurezza nella circolazione degli ETR e in particolare a "... problemi riguardanti gli ETR e relativi a manutenzione, controlli sulla manutenzione e usura".

Inoltre, sempre come riportato in virgolettato nella stessa nota di agenzia, Lei ha accusato il management aziendale di non avere la percezione delle reali condizioni degli ETR, così pure di non essere disponibile a valutare le richieste provenienti dagli RLS, determinando con tale atteggiamento una situazione di pericolo nell'esercizio ferroviario.

Ed ancora, malgrado una successiva nota dell'Ansa delle ore 18.19 precisasse che erano stati gli stessi macchinisti del convoglio a riconoscere che l'incidente si era verificato a causa di una loro manovra sbagliata, Lei ha rilasciato una ulteriore dichiarazione, riportata sempre da Adnkronos con nota di agenzia delle ore 18.30, in cui ha accusato nuovamente la dirigenza aziendale, affermando che l'accaduto sarebbe solo causa della "cabina di comando e responsabilità" e rigettando qualsiasi ipotesi di errore umano. Il tutto avvalorando la dichiarazione resa con l'affermazione "sulla base della mia conoscenza diretta della guida dei treni"

Gli accertamenti tecnici disposti dall'Azienda hanno confermato che l'incidente è avvenuto per un mero errore, commesso dai macchinisti durante le prove preliminari che precedono

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tel. +39 06 44106821 - 970 26821 Fax +39 06 44106261 - 970 26261

Trenitalia SpA - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 1.033.358.000,00 i.v.
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 883047

la fase di partenza, errore che ha determinato la rottura di un tenditore di collegamento tra le due vetture. Immediatamente peraltro si è attivato il sistema di sicurezza che ha impedito il movimento del treno sicché i due tronconi si sono allontanati solo di pochi metri.

Per quanto sopra le dichiarazioni da Lei rilasciate all'Agenzia di stampa e sopra citate appaiono contrarie a verità e quindi del tutto infondate e pretestuose: l'accaduto è stato provocato da ragioni non ricollegabili a problemi di manutenzione.

Inoltre esse gettano grave discredito sulla Società e sulla sua Dirigenza, creando peraltro una grave situazione di *provocato allarme* ex-art 658 c.p., del tutto ingiustificata nella clientela e nell'opinione pubblica in generale, soprattutto in pieno periodo feriale, in cui i dati del traffico passeggeri raggiungono le punte più elevate dell'intero anno.

E ancora esse ledono gravemente l'immagine della Società, determinando gravi danni per i quali questa Società si riserva di agire.

Le Sue affermazioni infondate costituiscono infine palese violazione sia dei Suoi doveri di dipendente ex-art. 2105 c.c., sia del corretto modo di svolgere gli specifici compiti a Lei attribuiti dall'art. 50 del Dlgs. 81/2008 sulla sicurezza, sia delle regole contenute nel Codice Etico del Gruppo F.S.

In relazione a quanto sopra contestato, Le comuniciamo che ha a disposizione 10 giorni dalla data di ricevimento della presente per produrre giustificazioni scritte a Sua difesa, ferma restando la disponibilità a sentirLa in sede di audizione orale, qualora lo dovesse richiedere, entro il medesimo termine, decorso il quale la società si riserva di adottare i provvedimenti che riterrà opportuni.

Le suddette giustificazioni dovranno pervenire a Trenitalia S.p.A. Divisione Passeggeri
N/I- Risorse Umane PNI in Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma



Raccomandata a.r.

Spettabile Trenitalia SpA
P.zza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

Oggetto: deduzioni.

Con riferimento alla vostra lettera di contestazione datata 24 luglio 2008, con la quale mi vengono addebitate come infrazioni disciplinari alcune dichiarazioni riportate dall'agenzia di stampa Adnkronos in data 18 luglio 2008, in due diversi "lanci", delle ore 15,15 e delle ore 18,30, deduco quanto segue:

- 1) in quella dichiarazione riportata dalla nota di agenzia Adnkronos delle ore 15.15 del 18 luglio 2008 non ho formulato - né tanto meno intendevo farlo - accuse né denigrazioni, con riguardo allo specifico evento del treno 9427, ma solo ricordato, in generale, che il problema della sicurezza, il quale sicuramente dipende anche da manutenzione, controlli sulla manutenzione e usura ecc. è sempre aperto; come dimostrato anche dai numerosi precedenti episodi accaduti negli ultimi mesi per i quali, assieme agli altri Rappresentanti per la Sicurezza dei Lavoratori, mi sono interessato, coinvolgendo tutte le Organizzazioni sindacali nazionali (*20 novembre 2007, 11 dicembre 2007, 7 gennaio 2008, 25 gennaio 2008, 15 febbraio 2008, riguardanti gli organi di trasmissione ETR 480; del 5 aprile 2008 a seguito perdita del tetto di un ETR 500 in velocità; 4 luglio 2008 sfiorata collisione del treno 806 con un cantiere lavori a Pomezia*). Fatti oggettivi ed innegabili che preoccupano tutti i lavoratori;
- 2) quanto alla seconda nota di agenzia delle ore 18,30, ho solo evidenziato una verità lapalissiana e cioè che la sussistenza di un errore umano, sempre possibile, non può essere criterio di "assoluzione" di un sistema di sicurezza il quale, anzi, deve essere progettato proprio in modo da prevenire, rendere più rari e soprattutto innocui i possibili errori che gli operatori possono compiere. Sarebbe un paradosso se la sola "presenza" di un'apparecchiatura di sicurezza - quale l'SCMT - rimasta casualmente inserita, fosse la causa generatrice di nuovi ed imprevedibili rischi da addossare all'ultimo anello della catena di comando, in questo caso i macchinisti;
- 3) una autorevole conferma di ciò è stata fornita dall'AD Mauro Moretti il quale, il 24 luglio scorso, ha reso nota l'esistenza di "*un difetto di progettazione*" e riconosciuto che se le apparecchiature collocate nelle due motrici di testa e di coda nell'ETR,

fossero state progettate ed apprestate in modo da "colloquiare" tra loro invece di operare autonomamente, l'ETR non si sarebbe spezzato, nonostante la disattenzione addebitata ai macchinisti;

- 4) è innegabile l'allarme che suscita tra i lavoratori l'evento della "rottura" dell'Eurostar 9427, poiché finora non si aveva memoria di casi analoghi se non su treni ordinari (prevalentemente merci), in presenza di "agganci lenti" e sistemi frenanti e di trazione molto meno sofisticati. Un evento inatteso e inspiegato per treni ETR di ultima generazione a comando e controllo elettronico che, come macchinista e RLS che ne conosce le modalità d'uso, non ho potuto non rilevare con preoccupazione. Preoccupazione risultata a mio giudizio tanto più fondata, alla luce del successivo identico spezzamento avvenuto per l'ETR del 9452 solo pochi giorni dopo;
- 5) più in generale ritengo che la funzione e il ruolo del "Rappresentante dei lavoratori per la Sicurezza", al quale ho l'onore di essere stato eletto dai miei colleghi, non possa essere interpretato in modo burocratico, secondo un pignolo elenco di facoltà, poteri, e limiti più o meno stretti agli stessi ma comporti il dovere anzitutto di agire in maniera preventiva, possibilmente prima che i fatti gravi avvengano, e di tenere ben desta l'attenzione dei lavoratori e dell'utenza su problemi della sicurezza che, teoricamente tutti riconoscono prioritari ma troppe volte nel concreto non vengono affrontati in modo adeguato;
- 6) Infine, non intendevo - né ritengo di averlo fatto - procurare alcun allarme né screditare chicchessia, ma esclusivamente svolgere appieno il mio ruolo a tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori e delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, in doverosa attuazione dello spirito e della lettera del D.Lgs. 81/08;

Ritengo pertanto che la contestazione rivoltami sia del tutto infondata, ma resta la considerazione che pretendere che ogni parola del Rappresentante per la Sicurezza - quando espressa nei limiti del verosimile e/o possibile, della continenza verbale e dell'interesse generale - sia misurata e soppesata in termini disciplinari e sanzionatori, sarebbe, in realtà, un modo di intimidirlo e di limitare l'efficacia del suo operato, e non credo sia questa l'intenzione di codesta Spettabile Trenitalia SpA.

Distinti Saluti

Roma, 2 agosto 2008

Dante De Angelis

FERROVIE: SI 'SPEZZÀ EUROSTAR, RSU-RLS SOLLECITA INCONTRO CON VERTICI DE ANGELIS, MANCANO CONTROLLI MANUTENZIONE ED EUROSTAR SONO TROPPO SFRUTTATI

Roma, 18 lug. - (Adnkronos) - «Non abbiamo ancora ricevuto alcuna chiamata dai vertici aziendali, ma confidiamo che nei prossimi giorni ci spieghino cosa sta succedendo a questi treni. Negli ultimi mesi, come delegati, abbiamo messo in evidenza e segnalato all'azienda, a tutti i livelli, dall'amministratore delegato ai dirigenti territoriali, problemi riguardanti gli Etr e relativi a manutenzione, controlli sulla manutenzione e usura. Si tratta di treni oltremodo sfruttati». Lo afferma il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, Dante De Angelis, in merito alla vicenda dell'Eurostar 9427 Milano-Roma, spezzatosi in due tronconi la mattina del 14 luglio scorso pochi minuti prima di entrare in servizio. «C'è amarezza - continua il delegato Rsu/Rls - perchè si parla tanto di sicurezza e di anche di sicurezza sui treni e sul lavoro, ma abbiamo la sensazione che chi sui treni non ci lavora, non abbia la percezione ideale della reali condizioni in cui sono. Cerchiamo sempre prima un approccio collaborativo con l'azienda, ma quando i dirigenti non rispondono alle nostre richieste, siamo costretti a fare segnalazioni alla procura, come è avvenuto per le 'porte killer', e all'opinione pubblica. L'ultima volta che siamo riusciti a strappare con i denti una riunione con i dirigenti -ricorda De Angelis- si è finalmente deciso di rallentare la velocità dei pendolini. Sugli Etr 480, pendolini, infatti, si è verificata una serie di incidenti, con motori che prendevano fuoco». (Adnkronos) 18-LUG-08 15:55

FERROVIE: EUROSTAR SI 'SPEZZÀ, PER RSU-RLS INACCETTABILE CHE FS PARLI DI ERRORE UMANO «GLI ETR 500 HANNO COMANDI COMPLETAMENTE ELETTRONICI»

Roma, 18 lug. - (Adnkronos) - «Non accettiamo che la responsabilità sia scaricata, come al solito, su un errore umano dell'ultimo operatore. Essa è solo della cabina di comando e di responsabilità. Gli Etr 500 possiedono comandi completamente elettronici ed è inaccettabile che, anche in presenza di un errore di manovra, possa accadere quello che è successo». Lo dice il delegato Rsu/Rls dell'Assemblea nazionale dei ferrovieri, Dante De Angelis, in merito alla vicenda dell'Eurostar 9427 Milano-Roma, spezzatosi in due tronconi la mattina del 14 luglio scorso, pochi minuti prima di entrare in servizio. «Lo affermo - precisa De Angelis - sulla base della mia conoscenza diretta della guida dei treni». (Fbe/Gs/Adnkronos) 18-LUG-08 18:30

Al Ministro dei Trasporti, Altero **Matteoli** (fax 06.44124346)

All'AD delle FS, Mauro **Moretti** (fax 06.44104658)

P.zza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

E, p.c. Alle Segreterie nazionali
Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Fast, Orsa CUB, SdL

Onorevole Ministro, egregio amministratore delegato,

siamo un gruppo di lavoratori di Trenitalia, Rappresentanti per la Sicurezza, (RLS) giunti alla determinazione di scriverVi a seguito dei numerosi e gravi inconvenienti avvenuti negli ultimi mesi che hanno evidenziato seri problemi di sicurezza nel trasporto ferroviario.

Una delle questioni più spinose resta quella delle "porte killer" dei treni che continuano a causare incidenti, spesso con danni alle persone, qualche volta, purtroppo, addirittura con esiti tragici per i viaggiatori e ferrovieri.

Altro tema rilevante è la situazione degli ETR, interessati recentemente da inconvenienti potenzialmente molto gravi, come la perdita del tetto di una locomotiva in velocità al treno 9437 sulla direttissima Roma Firenze il 5 aprile scorso, la vicenda dell'Eurostar 9427 Milano-Roma spezzatosi in due tronconi la mattina del 14 luglio pochi minuti prima di entrare in servizio e quella, del tutto analoga, dell'Eurostar 9452 la sera del 22, subito dopo la fine del servizio. Fatti che solo per circostanze fortuite non hanno causato conseguenze ben più gravi.

La mattina del 29 luglio, in galleria nei pressi di Salerno si è spezzato ancora un treno, fortunatamente merci. Seppur le due parti grazie al "freno continuo" si sono fermate autonomamente bloccando "solo" la circolazione, senza compromettere la sicurezza, si è dimostrato che - contrariamente a quanto dichiarato nei giorni scorsi dall'azienda a seguito degli episodi di Milano - i treni possono purtroppo spezzarsi anche in marcia in presenza di sollecitazioni improprie e problemi agli organi di aggancio e/o del freno.

Negli ultimi mesi, abbiamo messo in evidenza e segnalato all'azienda, a tutti i livelli, dall'amministratore delegato ai dirigenti territoriali, questi problemi riguardanti gli Etr e relativi anche a manutenzione, controlli sulla manutenzione e usura. Purtroppo non abbiamo ancora ricevuto alcuna chiamata dai vertici aziendali, ma confidiamo che nei prossimi giorni ci spieghino cosa sta succedendo a questi treni che, utilizzati al massimo del servizio, sono oltremodo sfruttati e necessiterebbero quindi di un supplemento di attenzione.

L'ultima volta che siamo riusciti a strappare con i denti una riunione su questi temi con i dirigenti, infatti, è stato per una serie di incidenti ai motori ed agli organi meccanici dei pendolini 480; ma solo a seguito dell'iniziativa di autotutela di riduzione di velocità e dell'intervento dell'Autorità Giudiziaria.

Con riferimento agli ETR spezzati nella stazione di Milano non possiamo accettare che la responsabilità sia scaricata, come al solito, su un errore umano dell'ultimo operatore, cioè il macchinista. Essa è della cabina di comando e di responsabilità poiché gli Etr 500 possiedono comandi completamente elettronici ed è inaccettabile che, anche in presenza di un errore di manovra o una disattenzione, possa accadere quello che è successo: lo affermiamo sulla base della nostra conoscenza diretta del lavoro sui treni. Noi abbiamo il dovere di vagliare ogni ipotesi anche quella dell'usura o del deficit di manutenzione o di progettazione. Se come dichiarato dall'azienda, l'unica causa sarebbe stata la frenatura d'urgenza comandata dall'apparecchiatura di sicurezza SCMT della locomotiva di coda si porrebbero inquietanti interrogativi sulla funzione stessa di queste nuove apparecchiature inserite su treni già in esercizio senza verificarne preventivamente la compatibilità.

C'è amarezza nella categoria perché si parla tanto di sicurezza sui treni e sul lavoro, ma abbiamo la sensazione che chi sui treni non ci lavora, non abbia la percezione della reali condizioni in cui sono. Noi cerchiamo sempre prima un approccio collaborativo con l'azienda, ma quando i dirigenti non rispondono alle nostre richieste, siamo costretti a fare segnalazioni agli Organismi di vigilanza, alle procure e all'opinione pubblica, come è avvenuto per le 'porte killer'.

In ogni caso non possiamo tollerare che, invece di prendere in seria considerazione le segnalazioni dei RLS ed affrontare i problemi, la risposta aziendale sia elusiva nel merito e minacciosa nel metodo. Anche tenuto conto dell'incomprensibile rinvio a data da destinarsi dell'incontro sindacale programmato proprio sul tema dei treni spezzati.

La contestazione disciplinare emessa per le dichiarazioni del RLS riguardo agli spezzamenti degli ETR a Milano, ha tutto il sapore di un atto intimidatorio nei confronti di chi si è solo fatto portavoce del pensiero e delle convinzioni di tutti noi, così pure come quelle emesse a carico dei ferrovieri che hanno richiesto la riparazione del "controllo porte chiuse" prima della partenza.

Facciamo appello a Voi affinché possa aprirsi con i RLS, anche in Trenitalia, un dialogo costruttivo, nel rispetto dei ruoli e nell'interesse della sicurezza dei lavoratori e degli utenti di un servizio pubblico di interesse generale quale è il nostro.

Roma, 8 agosto 2008

Distinti saluti
Per i Rappresentanti per la Sicurezza dei Lavoratori

Maurizio **Barsella**, Filippo **Cufari**, Fabio **Della Lunga**, Roberto **De Paolis**, Roberto **Favretto**, Maurizio **Giuntini**, Domenico **Lo Parco**, Roberto **Manetti**, Marco **Mennitti**, Agostino **Nicoletta**, Riccardo **Panieri**, Giovanni **Papi**, Alessandro **Pellegatta**, Giuseppe **Pinto**, Roberto **Santi**.

