



OR.S.A. FERROVIE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA
GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

www.orsaferrovie.it
sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 08 Giugno 2020
Prot. 74/SG/OR.S.A. Ferrovie

1

Spett.li

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Prof. Giuseppe Conte

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. Paola De Micheli

Ministero del Lavoro

On. Nunzia Catalfo

Ministero della Salute

On. Roberto Speranza

E, pc

Trenitalia S.p.A.

Ing. Angelo Sferrazza

Direzione Risorse umane e organizzazione

Oggetto: applicazione DPCM 17 Maggio in materia di distanziamento a bordo treno

La scrivente, con protocollo 59 del 25 Aprile 2020 (Allegato 1) aveva segnalato che *“è di fatto impossibile prevedere e garantire che ogni viaggiatore si attenga alle norme di distanziamento sociale anche con i lavoratori ivi operanti, né è chiaro chi siano i soggetti deputati a vigilare sul mancato rispetto da parte dei viaggiatori di quanto previsto dalle norme del prossimo DPCM”*

Successivamente, con Protocollo 60 del 2 Maggio 2020 (Allegato 2) Orsa Ferrovie aveva rappresentato alle strutture ministeriali ulteriori rilievi, evidenziando in particolare che *“in questa lunga fase di riavvio sarà indispensabile un supporto costante e capillare dalla parte di tutte le Istituzioni preposte, comprese le forze di polizia, anche in considerazione del fatto che il personale front-line non ha alcun potere per prevenire e reprimere gli eventuali fenomeni di cui sopra”*

Ad oggi le maggiori difficoltà, che stanno caratterizzando la graduale ripresa della domanda di trasporto ferroviario, sorgono in tutte quelle circostanze in cui, anche alla luce dell'interpretazione delle norme del DPCM, non è chiaro quando si possa parlare di assembramenti o affollamenti a bordo treno, tenuto conto che, in ogni caso, i ritorni di esperienza sin qui maturati sembrano fare emergere concrete difficoltà nella soluzione delle criticità descritte anche nelle circostanze in cui siano state coinvolte le forze di polizia ferroviaria, considerato l'esiguo organico delle stessa a fronte delle innumerevoli stazioni presenti su tutto il territorio nazionale.



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

A questo vanno ad aggiungersi le difficoltà connaturate nel sistema di trasporto ferroviario regionale per cui, oggettivamente, in assenza di un massiccio e capillare supporto da parte delle forze dell'ordine, sembra irrealizzabile garantire un filtraggio ed un contingentamento di flussi coerente con le norme sin qui emanate.

Premesso quanto sopra, nell'allegato 15 al DPCM del 17 Maggio 2020 sono riportate norme specifiche da applicarsi nel trasporto ferroviario e più in generale nell'utilizzo dei mezzi pubblici, tra cui quelle che andiamo ad elencare:

2 *“La responsabilità individuale di tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico rimane un punto essenziale per garantire il distanziamento interpersonale, l’attuazione di corrette misure igieniche, nonché per prevenire comportamenti che possono aumentare il rischio di contagio.*

“Una chiara e semplice comunicazione in ogni contesto (stazioni ferroviarie, metropolitane, aeroporti, stazioni autobus, mezzi di trasporto, etc.), mediante pannelli ad informazione mobile, è un punto essenziale per comunicare le necessarie regole comportamentali nell’utilizzo dei mezzi di trasporto”.

“Il distanziamento di un metro non è necessario nel caso si tratti di persone che vivono nella stessa unità abitativa”

Ciò posto, in data 05/06/2020, proprio in riferimento alle norme sopra riportate, è stata emessa una nota con riguardo ai treni del DPR di Trenitalia (allegato 3), in cui viene *chiarito* che il personale non ha alcuna incombenza nel verificare che eventuali raggruppamenti di viaggiatori siano da considerarsi assembramenti, dovendo di fatto presumersi che i viaggiatori che non rispettino le distanze, in ragione della loro responsabilità individuale, siano *coabitanti*.

Pur condividendo il principio enunciato nella nota per cui, ad oggi, non esistono oggettivi strumenti normativi e organizzativi affinché possa essere riversato sul personale di bordo e sulle Imprese un controllo di siffatta natura, ribadiamo che permangono dubbi interpretativi nell'applicazione concreta di alcune norme contenute nel DPCM. Nello specifico si sono ingenerati timori sulle eventuali responsabilità in capo ai lavoratori che si trovino di fatto a dover ritenere, **su indicazione della stessa Impresa in base al combinato disposto delle norme riferite nell'ultimo DPCM,** che la contemporanea presenza di viaggiatori *assembrati* all'interno di una vettura possa presumersi riferibile addirittura ad un unico nucleo familiare *autodisciplinato*.

In tal caso, **fermo restando la necessità di continuare a prevedere specifiche garanzie nell'attuazione delle norme sul distanziamento a tutela dei lavoratori di tutte le Imprese che operano a bordo treno e di mantenere l'obbligo di mascherina per gli utenti che usufruiscano del servizio di trasporto ferroviario,** potremmo dover dedurre che l'eventuale presenza in vettura di più nuclei familiari, fino a saturazione dei posti disponibili, non vada a determinare né un assembramento né un affollamento, in virtù della *presunzione* sopradescritta.

Per le ragioni sin qui enunciate, oltre a volere sensibilizzare le Istituzioni a approfondire il massimo supporto possibile alle Imprese e ai lavoratori del trasporto ferroviario nella gestione delle criticità legate al distanziamento, vi chiediamo di valutare se la disposizione emessa dall'IF sia da considerarsi in contrasto o meno con le norme contenute nel DPCM e se la sua applicazione da parte del personale di bordo possa determinare eventuali responsabilità per gli stessi agenti.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle



Allegati alla presente:

Prot. 59 ORSA Ferrovie del 25 Aprile 2020;

Prot. 60 ORSA Ferrovie del 2 Maggio 2020;

Nota DPR Trenitalia del 5 Giugno 2020.





OR.S.A. FERROVIE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA
GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

www.orsafferrovie.it
sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 25 Aprile 2020
Prot. 59/SG/OR.S.A. Ferrovie

Spett.li

Presidenza del Consiglio dei Ministri

On. Giuseppe Conte

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. Paola De Micheli

Ministero del Lavoro

On. Nunzia Catalfo

Ministero della Salute

On. Roberto Speranza

Oggetto: Emergenza Covid-19. Organizzazione dei servizi di trasporto ferroviario

L'imminente avvio della cosiddetta fase 2 richiederà particolare attenzione nel garantire il servizio pubblico affinché sia rispettato il distanziamento sociale indispensabile, come affermato da tutti gli esperti, per evitare il moltiplicarsi dell'infezione pandemica.

Analogamente si dovranno garantire misure appropriate ed equilibrate per evitare il rischio di un ritorno al mezzo di trasporto privato, peraltro già dettato dalla comprensibile necessità di tutelare, al meglio, la propria salute.

In questa situazione e con la consapevolezza che ognuno di noi dovrà cambiare il modo di vivere, anche in modo radicale, riteniamo indispensabile che sia imposta una diversa programmazione delle attività lavorative, sociali e scolastiche in modo da dilazionare l'afflusso e l'utilizzo dei mezzi pubblici nell'arco dell'intera giornata.

Rispetto alla necessità di garantire il distanziamento sociale a bordo dei convogli appare evidente che la situazione più critica del servizio ferroviario riguarda il servizio regionale / interregionale, in quanto l'accesso al servizio A.V. ed I.C. è subordinato alla prenotazione del posto, tenendo anche conto del fatto che nel corso di questi anni la desertificazione delle stazioni ed il sempre maggior afflusso di viaggiatori richiedono interventi e accorgimenti innovativi e di particolare rilevanza nell'organizzazione dell'accesso a bordo.



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Con queste finalità è indispensabile il senso civico di ogni cittadino che può essere indotto sensibilizzando tutte le parti che gravitano nell'ambito del servizio del Trasporto Pubblico Locale, quindi a livello territoriale è necessario un coinvolgimento di Istituzioni, Associazioni Datoriali e Imprese, Aziende, Rappresentanze dell'Utenza / Comitati Pendolari e Rappresentanze dei Lavoratori.

Occorre individuare soluzioni concertate e condivise da tutte le parti che le aziende dovranno necessariamente adottare, evitando che, su un tema molto sensibile come quello della salute, aziende possano avere la propria discrezionalità di come e quando applicare le disposizioni.

Con altrettanta attenzione riteniamo che il prossimo decreto debba contenere per le Imprese Ferroviarie norme stringenti per garantire la salute dei propri dipendenti che operano a bordo del treno e nelle stazioni.

In particolare le principali difficoltà si riscontreranno al prossimo settembre momento in cui dovrebbero riprendere completamente le attività produttive e l'insegnamento didattico, a quel punto dovranno trovare applicazione le azioni che oggi saranno individuate.

Come detto in premessa, per evitare i sovraffollamenti del recente passato, occorre che tutte le attività comprese le scuole abbiano orari di inizio e termine disallineati in modo di regolamentare nei fatti l'accesso ai treni.

Le stazioni, almeno le principali, dovrebbero essere dotate di tornelli di entrate, l'accesso ai binari e di conseguenza ai treni installando precedentemente dei termoscanner affinché sia precluso l'accesso a soggetti che presentano temperature corporee non a norma. Per questi motivi le stazioni dovranno essere presenziati da personale dipendente dal gestore dell'infrastruttura che disponga dotazioni adeguate per la prevenzione del contagio.

In materia di cadenzamento orario dei treni occorre diversificare le fermate, oggi la stragrande maggioranza dei treni regionali ferma in tutte le stazioni. Per il futuro è necessario sviluppare una diversa programmazione delle fermate in modo da razionalizzare l'accesso allo stesso treno.

In considerazione delle indagini sulla frequentazione adottate dalle Imprese Ferroviarie – essenzialmente Trenitalia Trenord e Tiper, occorre prevedere una sorta di contingentamento della vendita dei recapiti di viaggio rispetto alla possibilità di ricezione del treno dedicando sezioni del convoglio dedicate ad ogni singola stazione.

La composizione dei treni, oggi bloccata nelle 24 ore, dovrà essere modellata rispetto alle esigenze commerciali quindi sarebbe opportuno ripristinare la possibilità di integrare o ridurre la composizione dei treni, mentre all'interno delle vetture si dovranno predisporre delle pareti in modo da separare i vari posti a sedere diciamo una specie di ritorno al passato dove le vetture erano costituite da compartimenti.

I marciapiedi dovranno prevedere un percorso per i viaggiatori in arrivo e per quelli in partenza. Analogamente, laddove possibile, si dovrà prevedere per la definizione di percorsi dedicati nei sottopassi.

Ai fini di una salvaguardia sanitaria occorre precludere o quantomeno limitare l'accesso alle sale di attesa. I viaggiatori dovranno salire a bordo del treno con apposita mascherina e guanti, tenuto conto che è di fatto impossibile prevedere e garantire che ogni viaggiatore si attenga alle norme di distanziamento sociale anche con i lavoratori ivi operanti (ad oggi dotati di sola mascherina chirurgica), né è chiaro chi

siano i soggetti deputati a vigilare sul mancato rispetto da parte dei viaggiatori di quanto previsto dalle norme del prossimo DPCM.

Nelle vetture dovranno essere installati appositi dosatori con liquido disinfettante. Nelle stazioni e sui treni dovranno essere diffusi comunicati relativi al distanziamento sociale ed all'utilizzo dei dispositivi di protezione.

Il personale chiamato a svolgere un servizio di assistenza ed informazione dovrà essere dotato dalle rispettive aziende di mascherine protettive – in questo caso si ritiene opportuno indicare quelle ad alta protezione - di guanti ed occhiali e dovrà avere uno spazio riservato.

Queste alcune delle azioni che a nostro parere potrebbero garantire il distanziamento sociale, in ogni caso rimaniamo a disposizione del Ministero per qualsiasi chiarimento e delucidazioni affinché il servizio ferroviario possa riprendere nel migliore dei modi tutelando la salute dei Ferrovieri e di tutti i viaggiatori.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle





OR.S.A. FERROVIE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA
GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

www.orsaferrrovie.it
sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 02 Maggio 2020
Prot. 60/SG/OR.S.A. Ferrovie

Spett.li

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. Paola De Micheli

Ministero del Lavoro

On. Nunzia Catalfo

Imprese di trasporto ferroviario

Tutte

Oggetto: Applicazione DPCM 26 Aprile 2020 per il personale front-line del trasporto ferroviario

La Scrivente, con protocollo 59 del 25 Aprile ha già avanzato alcuni rilievi su una parte delle criticità collegate all'avvio della fase 2 nella gestione dei flussi dei viaggiatori in stazione e a bordo treno. Successivamente, il DPCM del 26 Aprile 2020, in particolare nell'allegato 8, ha previsto norme specifiche per lo svolgimento del servizio ferroviario accogliendo, tra l'altro, parte dei nostri auspici ed inserendo correttamente l'obbligo per i viaggiatori di indossare mascherine chirurgiche o di stoffa.

Ciò posto, va ricordato che negli anni le imprese ferroviarie hanno ridisegnato la loro organizzazione del lavoro, prevedendo un significativo efficientamento dell'equipaggio presente a bordo treno in cui, ad oggi, sui mezzi delle Imprese operanti nel trasporto regionale, è prevista generalmente la presenza di un solo agente di scorta in possesso delle abilitazione professionali previste.

Gli obblighi connessi alla fruizione del servizio ferroviario a seguito delle disposizioni governative in oggetto, di fatto, investono direttamente e indirettamente i lavoratori impegnati in attività di front-line, in particolare nella gestione dei flussi di ingresso, di salita e di discesa a bordo treno. Altrettanto accade in corso viaggio, specie nell'ipotesi in cui si verificano degli assembramenti che siano connessi o meno ad un'affluenza anomala nel convoglio e nelle circostanze in cui uno o più viaggiatori si rifiutino di indossare la mascherina o ne siano sprovvisti.

Fermo restando che abbiamo sollecitato le imprese a predisporre indicazioni chiare per consentire ai lavoratori di garantire il rispetto delle norme fin qui emanate, accogliendo e suggerendo una rapida riorganizzazione dei processi di viaggio anche attraverso implementazioni tecnologiche, dobbiamo riconoscere che in questa lunga fase di riavvio sarà indispensabile un supporto costante e capillare dalla parte di tutte le Istituzioni preposte, comprese le forze di polizia, anche in considerazione del fatto che il personale front-line non ha alcun potere per reprimere gli eventuali fenomeni di cui sopra.



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Tali contributi, a nostro parere, costituiranno un fondamentale supporto per le Imprese e per i lavoratori per addivenire ad una piena efficacia delle misure di prevenzione contenute nel DPCM del 26 Aprile, scongiurando la possibilità che, in particolare il personale di bordo, sia lasciato solo nel gestire criticità dovute ad intemperanze e/o violazioni del DPCM riscontrate durante lo svolgimento del servizio o segnalate dall'utenza ai lavoratori operanti a bordo treno.

In tal senso, soprattutto a bordo dei treni nelle cui fasce è prevedibile una maggiore affluenza di viaggiatori, è auspicabile che il Governo e le Regioni prevedano procedure d'intervento standardizzate e la possibilità di incrementare le attività di scorta a bordo e di presenziamento in stazione da parte delle forze dell'ordine, onde evitare gravi ripercussioni sulla regolarità dell'esercizio che, qualora fosse ulteriormente intralciata da comportamenti della clientela difforni rispetto a quanto previsto dal DPCM, rischia di incrementare i rischi per la salute dell'utenza e dei lavoratori.

A tal proposito, occorre rilevare che nei DPCM sin qui avvicendati, il Governo ha sin qui ricompreso solo alcune categorie di lavoratori tra coloro che hanno l'obbligo di prestare servizio indossando mascherine DPI di tipo FFP2. A nostro parere, il personale che opera fino a 10 ore giornaliere su mezzi di trasporto dotati di impianti di climatizzazione (di cui non sono stati ancora chiariti gli effetti) e privi di un naturale ricircolo d'aria, dovrebbe essere destinatario di specifiche tutele di legge, tra cui la dotazione obbligatoria di mascherine FFP2, anche in considerazione della natura itinerante e variegata dei contatti a cui esso viene esposto.

Va inoltre tenuto conto che le Imprese Ferroviarie hanno l'indicazione di integrare i documenti di valutazione dei rischi (DVR) con le azioni atte a prevenire la possibilità d'infezione SARS-CoV-2 nei luoghi di lavoro contribuendo, altresì, alla prevenzione della diffusione dell'epidemia e che riteniamo opportuna una serrata attività di vigilanza e sensibilizzazione da parte degli organi preposti, affinché le stesse imprese non assumano condotte dilatorie nei confronti delle RLS presenti che ritardino una corretta rideterminazione dei rischi attesi.

Con l'auspicio che la nota in oggetto possa fornire contributi utili al riavvio della fase in corso, porgiamo

Distinti saluti

Il Segretario Generale
Andrea Pelle



Divisione Passeggeri Regionale
Produzione Regionale
Il Responsabile

Roma, 05 giugno 2020

**Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia: Integrazione alle
“Indicazioni comportamentali per il Personale di Accompagnamento
a bordo dei treni della DPR/DPLH per il rispetto delle misure di
contenimento della diffusione del COVID-19” del 30 aprile 2020**

Cari colleghi,

con particolare riguardo all'allegato 15 del DPCM del 17 maggio 2020, tenuto principalmente conto di quanto sotto riportato:

- *“All'interno dei mezzi, è obbligatorio indossare una mascherina, anche di stoffa, per la protezione del naso e della bocca”;*
- *“La responsabilità individuale di tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico rimane un punto essenziale per garantire il distanziamento interpersonale, l'attuazione di corrette misure igieniche, nonché per prevenire comportamenti che possono aumentare il rischio di contagio”;*

si rende opportuno precisare che le modalità adottate dalle Sale Operative Regionali per la gestione dei servizi, in particolare di quelli a connotazione turistica, non potranno prescindere dalla valutazione della norma prevista nello stesso allegato 15 per la quale “Il distanziamento di un metro non è necessario nel caso si tratti di persone che vivono nella stessa unità abitativa.”

Di tale situazione - nei casi di attivazione della segnalazione di sovraffollamento ai fini del distanziamento sociale - dovrà essere data evidenza alla Sala Operativa Regionale da parte del personale stesso, senza che sullo stesso incomba alcun compito aggiuntivo di controllo in ragione della responsabilità individuale di ciascun viaggiatore.

Mariella Polla

