



SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, 27 luglio 2025

Spett. **TRENITALIA**

c.a.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

RESPONSABILE BUSINESS IC

Francesca Serra

RESPONSABILE PRODUZIONE BUSINESS IC

Fausto Fancelli

RESPONSABILE RISORSE UMANE

Francesca Stacchiotti

SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE IC

Riccardo Giorgi

pc. RLS DB IC

Lavoratori interessati

Oggetto: treni IC/ICN coperti in violazione di norme di sicurezza nella attribuzione del personale: Squadra Minima di scorta e abuso di Agente Solo alla condotta

Da troppo tempo la gestione del personale e della produzione della DBIC è quasi totalmente improntata al mancato rispetto delle norme contrattuali, tutto mirato a sostenere la produzione pur in presenza di evidentissime mancanze di personale. Sono ormai strutturali le forzature sulla concessione e contabilizzazione delle ferie e delle assenze, sulle scuole professionali, sull'orario di lavoro in gestione operativa, sulla gestione delle VCO in chiara violazione degli accordi sindacali in essere e, non ultimo, i nuovi assunti vengono trattati come tappabuchi senza nessun limite e rispetto.

Nonostante tutto ciò, a palese dimostrazione del degrado gestionale, continua la predisposizione della condotta ad AS nelle fasce orarie 0-5 (o nei turni che proseguono avendo lì preso inizio) e comandando al personale treni in violazione della squadra minima di scorta contrattualmente prevista (treni scortati dal solo Capotreno con oltre quattro vetture in servizio commerciale), inconcepibile per tutto ciò che comporta a livello di sicurezza del servizio e

paradossale pensando alle mille pretese aziendali sul servizio a bordo. In più, sempre agli stessi fini, non si contano ormai i treni che viaggiano con quattro vetture chiuse al servizio commerciale.

Le violazioni contrattuali sul modulo di condotta e di scorta sono chiare, così come i maggiori rischi per la sicurezza lasciando un solo agente in condotta nel periodo notturno (o turno notte) e mancando un agente di scorta previsto (ancor più grave se le due cose si associano), le ovvie ripercussioni sull'assistenza ai viaggiatori; nel caso di vetture chiuse commercialmente gli evidenti disagi per i viaggiatori (anche con i conseguenti attriti) e si associano all'ingiustificata limitazione dell'offerta e dei doveri relativi al contratto di servizio.

Una situazione che nulla ha di emergenziale ma che ha carattere chiaramente strutturale (come dimostra il fatto che non è la prima volta che denunciavamo tale situazione) e deriva da un evidente deficit di personale (che neanche gli alti livelli di straordinario riescono a limitare), dalla continua desertificazione degli impianti, dall'utilizzo di quadri aziendali spesso a coprire la produzione (anche in violazione della squadra di scorta). Ormai la gestione del personale e della produzione è diventata una questione "alla giornata", estemporanea, raffazzonata e figlia di forzature normative e sulla speranza che tutto vada bene perchè al primo treno che si ferma salta tutto. Tutto ciò è ormai alla luce del sole e, senza dubbio, non degno di un'azienda strategica come Trenitalia, tanto più se, quotidianamente, l'utenza ne subisce le conseguenze.

Questa OS diffida l'Azienda dal proseguire una tale politica di tagli con le ricadute descritte e si riserva di difendere nelle sedi opportune tanto la maggior occupazione quanto le lavorazioni dai rischi per il servizio, i viaggiatori e i lavoratori coinvolti.

A tal fine sarà nostra cura coinvolgere gli organi di vigilanza preposti in tema di sicurezza e rispetto del contratto di servizio.

per il coordinamento
CUB TRASPORTI
Antonio Amoroso

