

Roma, 8 maggio 2009

Spett.le Trenitalia S.p.A.

**Ing. Vincenzo Soprano**  
Amministratore Delegato

**Dott. Marco Romani**  
DRUO

**Dott. Marco Pagani**  
Contrattazione e Modelli Operativi

e PC: **Dr. Domenico Braccialarghe**  
D.C.R.U.O.  
Gruppo FS SpA

**Oggetto:** Richiesta ritiro circolare.

Siamo venuti a conoscenza che TRENITALIA, attraverso il responsabile della Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema (DISQS) ha emesso una modifica al quadro normativo di riferimento afferente il modulo di scorta per i servizi della Divisione Passeggeri Regionale.

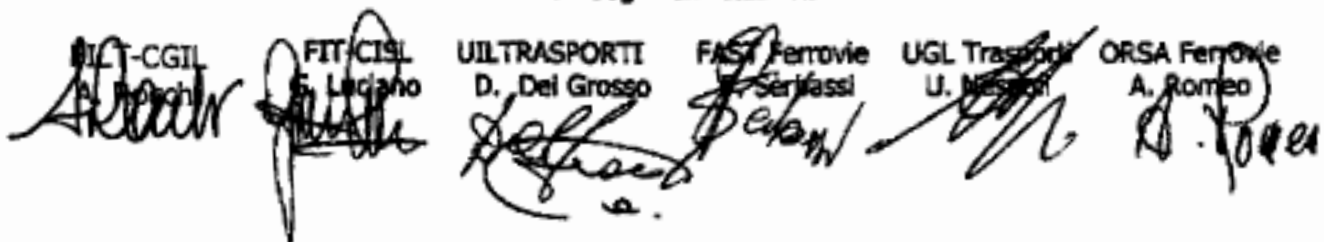
Nello specifico, si precisa che tale norma, oltre a violare il proprio istituto contrattuale attualmente in vigore è in contrasto da quanto, a sua volta, disposto dal Gestore Infrastruttura (RFI) nelle Istruzioni dedicate all'agente in funzioni da Capo Treno.

Per quanto sopra, trattandosi di un'interpretazione non conforme agli accordi e alle norme in atto, le scriventi chiedono l'immediato ritiro della circolare in oggetto.

*Cordiali saluti.*

Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL  
B. Polich  
FIT-CISL  
E. Luciano  
UILTRASPORTI  
D. Dei Grosso  
FAST Ferrovie  
Serjassi  
UGL Trasporti  
U. Nespoli  
ORSA Ferrovie  
A. Romeo





Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema  
*Direzione*

Divisione Passeggeri Regionale  
Direttore  
Ing. Giancarlo Laguzzi

p.n. Divisione Passeggeri N/I  
Direttore  
Sig. Giovanni Cassola

Divisione Cargo  
Direttore  
Dott. Mario Castaldo

LORO SEDI

**Oggetto:** nuovo Modulo di scorta per i servizi della Divisione Passeggeri Regionale.

In ragione dell'estensione generalizzata, nel parco rotabili della DPR, del comando e controllo centralizzato della chiusura delle porte in cabina di guida, per quanto attiene agli aspetti di sicurezza, a parziale modifica del quadro normativo di riferimento (cd. Circolare Piciocchi) si precisa quanto segue.

Per i treni della DPR composti da rotabili del gruppo a) di cui al comma 1 dell'Art. 91 ter della PGOS) dotati di:

- controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida (Blocco Porte); in presenza del quale si ha certezza che nessuna porta sia aperta al momento della partenza del treno e che nessuno sia rimasto indebitamente intrappolato fra le ante;
- bloccaggio delle porte dopo la telechiusura sia dall'interno che dall'esterno; in presenza del quale si ha certezza che nessun viaggiatore può più salire o scendere dal convoglio dopo che il CT ha comandato la chiusura delle porte;

è ammesso assegnare al C.T. fino ad otto carrozze.

Nell'eventualità che, per guasto, venisse a mancare il controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida (Blocco Porte) il proseguimento del servizio sarà possibile esclusivamente alle seguenti condizioni:

- a) messa fuori servizio delle due carrozze di coda;
- b) integrazione del modulo con altro agente in possesso di idonea abilitazione.

Solo nel caso di marcia protetta da idoneo sistema (SCMT/SSC) è ammesso proseguire con le otto carrozze in servizio fino ad una località ove possa essere reperito un agente in possesso di idonea abilitazione; in questo caso, sia per i treni ad agente unico che ad agente solo, il CT dovrà effettuare il controllo dell'incarozzamento, la chiusura porte e il licenziamento del treno da una posizione mediana della composizione.

Distinti saluti

Emilio Mestri

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Sezione Cassa di Roma - Segreteria alla Direzione e Coordinamento  
di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Sede Sociale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cassa di Roma - 00185 - Via Veneto, 100  
Sezione Direzione: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Codice Fiscale: 01510510161 - R.I.A. 067847  
Direz. Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema