



**Or.S.A.**

**Organizzazione Sindacati Autonomi e di base**

**SETTORE FERROVIE**

**SEGRETERIA GENERALE**

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: [www.orsaferrovie.it](http://www.orsaferrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 11 giugno 2013  
Prot. n° 177/S.G./Or.S.A.

**Ing. Alberto Chiovelli**

Direttore

Agenzia Nazionale Sicurezza Ferrovia

fax 055 2382509

**p.c. Ing. Luigi Legnani**

Amministratore Delegato

TRENORD Srl

fax 0272011111

Codesta Agenzia, in previsione dell'applicazione del Decreto 4/2012 con la nota 84912/12 del 07.11.2012, aveva sollecitato le Imprese Ferroviarie alla gestione dei propri processi interni, invitandole ad attivare nei tempi strettamente necessari, entro e non oltre il 31.12.2012, l'emanazione delle relative Disposizioni e Prescrizioni di esercizio, nonché all'istruzione del personale dipendente interessato.

A circa sei mesi dell'entrata in vigore del richiamato Decreto, Trenord Srl ha programmato, per il solo settore macchina e soltanto dallo scorso mese, percorsi formativi diretti ad aggiornare i macchinisti delle disposizioni entrate in vigore lo scorso 01.01.2013, mentre nei confronti del personale di accompagnamento ci risulta che tali aggiornamenti non siano stati neanche pianificati per i prossimi mesi.

Nel particolare, per quanto attiene il recepimento del Decreto 4/2012, Trenord ha emanato la sola DEIF 2.1 che indica le disposizioni integrative per l'esercizio delle porte a comando automatico.

La scrivente ritiene che tale disposizione non risponde agli obiettivi che codesta Agenzia si è posta con l'entrata in vigore del Decreto 4/2012 ovvero quello di mitigare gli effetti che derivano da guasti delle porte e del relativo dispositivo di segnalazione di chiusura e blocco porte.

In questo senso partecipiamo a codesta Agenzia le nostre perplessità sulla possibilità di utilizzare il materiale fino alle 24.00 del giorno successivo in cui si verifica il guasto, mentre quanto attiene la completa regolarità delle porte che escono dall'impianto manutentivo si coglie l'occasione per segnalare i significativi problemi di interpretazione del Decreto 4/2012 e della successiva raccomandazione di codesta Agenzia (Prot. n° 00813/2013 del 04/02/2013) in materia di sicurezza effettuata ai sensi dell'art.6 comma 2 lettera p) del decreto legislativo 10 agosto n°162.

In particolare Trenord dall'impianto manutentivo per raggiungere la prima stazione ovvero la stazione di partenza del treno, ha introdotto un equipaggio che prevede un macchinista ed un secondo agente in possesso di specifiche abilitazioni evidenziando che, a quest'ultimo, non viene richiesto di verificare il regolare funzionamento di tutte le porte, ne tanto meno ci risulta sia stato formato per svolgere quest'attività.

Sempre più frequentemente riscontriamo che lo stesso treno giunto nella prima stazione ovvero nella stazione di partenza in presenza di anomalie segnalate dal Personale di Accompagnamento, la struttura operativa di Trenord comunica al Capo Treno che non può trovare applicazione la norma che prevede l'obbligo del regolare funzionamento di tutte le porte in quanto le avarie non sono state segnalate all'uscita dell'impianto manutentivo.

Richiamando il Decreto 4/2012 non ci risulta che Trenord abbia emesso disposizioni afferenti le modalità per svolgere la prova freno e la conseguente verifica della regolarità del sistema frenante e per quanto attiene la guida dalla cabina di guida anteriore.

Recentemente abbiamo riscontrato la Circolare Interna 7/20013 con cui Trenord, per mitigare i rischi della circolazione in situazione di degrado, ha comunicato una procedura con cui viene ordinato al Capo Treno di recarsi in cabina di guida su linee codificate con blocco automatico e segnale disposto a via libera con aspetto rosso giallo giallo.

Anche in questo caso, nonostante i provvedimenti attengono norme afferenti la circolazione ferroviaria, non siamo a conoscenza di processi formativi che interessano il Personale di Accompagnamento.

Segnaliamo altresì che la stessa disposizione, in presenza di sezioni non comunicanti, non contiene le modalità comportamentali per il Capo Treno allorché svolge la propria attività nella sezione non comunicante con la cabina di guida.

Per quanto sopra esplicitato riteniamo che Trenord non abbia rispettato le indicazioni di codesta Agenzia sia per l'insufficienza di disposizioni dell'Impresa Ferroviaria sia, soprattutto, per quanto attiene gli obblighi formativi del personale interessato dal richiamato riordino normativo.

Cordiali saluti

Il Segretario Generale Aggiunto Or.S.A. Ferrovie  
Adriano Coscia

