



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.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 12 Ottobre 2015

Prot. 143/SG/OR.S.A. Ferrovie

Spett.le
ANSF

E, pc. Trenitalia S.p.A.
Trenord S.r.l

Oggetto: Attivazione nuovo dispositivo "Indicatore Porte Aperte"

In seguito all'emanazione della nota TRNIT-DT\2015\0049430 della Direzione Tecnica di Trenitalia a firma del Direttore Ing. Marco Caposciutti e della nota 40/2015 di Trenord a firma del Direttore Ing. Alberto Minoia, si rileva l'attrezzaggio delle cabine di guida dei rotabili con un nuovo apparato di controllo della chiusura delle porte del treno.

Questo nuovo sistema di controllo capovolge concettualmente il precedente sistema, invertendo la logica di controllo da parte del personale di Macchina e introducendo anche segnalazioni acustiche.

Si rimarca il fatto che l'emanazione di note di chiarimento, che modificano pesantemente disposizioni con impatto sulla sicurezza dell'esercizio, rappresentano un modus operandi non condivisibile e deleterio.

Tale metodologia confonde la gerarchia normativa tra Deif, Peif e note di chiarimento interne alle IF, infine stratificano una già voluminosa emanazione di aggiornamenti, a discapito della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Inoltre eventuali implementazioni relative al lavoro da svolgere devono tener conto di quanto enunciato al comma 1.6 dell'allegato B del decreto 4/2012 dell'ANSF: " le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli".

In questi giorni sono stati messi in servizio rotabili con il sistema I.P.A. senza che il personale sia stato tempestivamente e adeguatamente formato e informato. Non sono state inoltre emanate chiare disposizioni: sulla gestione delle avarie del sistema I.P.A.; riguardo alla segnalazione luminosa e alla segnalazione acustica; sull'obbligo di installazione per i materiali reversibili di uno solo dei due sistemi di controllo della chiusura delle porte.

Inoltre le succitate note di direzione Tecnica di Trenitalia e di Trenord risultano in netto contrasto con quanto previsto nelle DEIF, per esempio con :

- DEIF 19.05 comma 4.3.2 allegato 1 punto 9 " *verifica che **si accenda la segnalazione "PORTE CHIUSE"** e conferma all'agente in coda l'esito positivo della prova*",
- DEIF 37.7 comma A1.3 " *.....e si avrà contestualmente **l'accensione della segnalazione luminosa di colore VERDE** relativa al controllo centralizzato della chiusura delle porte in cabina di guida (BLOCCO PORTE)....." e all'allegato 3 punto 9 " *verifica **che si accenda la segnalazione "PORTE CHIUSE"** e conferma all'agente in coda l'esito positivo della prova.**



- DEIF 2.2 Trenord comma 6.4.1 *“Fermo restando quanto previsto al comma 11 dell’art. 9 delle Disposizioni Generali dell’ISPAT - così come modificati dal Decreto ANSF n. 5/2009 - qualora durante il servizio venga a mancare - per guasto o altra causa - la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte (Blocco Porte) [...]”*

Per quanto sopra chiediamo un intervento a codesta Agenzia e un urgente incontro con le IF interessate al fine di chiarire gli aspetti sopra elencati, poiché il personale di Macchina nel dubbio interpretativo potrebbe trovarsi in situazioni che mettono a repentaglio la sicurezza dei trasportati.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

