



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, 1 Dicembre 2016

Prot. 176/SG/OR.S.A. Ferrovie

**Spett.le
ANSF**

P.C. Trenitalia

Responsabile Direzione Tecnica
Ing. Marco Caposciutti

Dr. Riccardo Pozzi
Direzione risorse umane e organizzazione

Dr. Gino Colella
Relazioni industriali, gestione e processi
organizzativi

Oggetto: Avaria al sistema di sicurezza (B.P e o IPA) con o perdita segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura porte , nelle località non sede di impianto manutentivo/impianto equipaggi.

Veniamo informati dai lavoratori, che l'impresa ferroviaria Trenitalia, non applica nessuna delle norme mitigative in caso di guasto al sistema di sicurezza del controllo delle porte, nelle località di origine treno non sede di impianto manutentivo e o impianto equipaggi, nei seguenti casi:

- a) Materiale che in corso di viaggio abbia rilevato il guasto del blocco porte, (B.P. o I.P.A.)che a seguito delle operazioni mitigative previste dalla DEIF 4.7 sia giunto in località priva di impianto manutentivo/impianto equipaggi, con il B.P. o I.P.A guasto, **il materiale verrà poi riutilizzato il giorno successivo ,svolgendo un treno con origine dalla stessa località.**

- b) Materiale che **alla prima abilitazione** in località priva di impianto manutentivo/impianto equipaggi, nelle operazioni di messa in servizio si rilevi l'inefficienza del sistema di sicurezza del controllo delle porte (B.P. o I.P.A.).

Nel caso a) L'impresa pur essendo a conoscenza con larghissimo anticipo dell'inefficienza del sistema di sicurezza,non adotta le necessarie mitigazioni; a solo titolo esemplificativo: sostituzione del materiale; invio di tecnici per la riparazione; aumento del personale di scorta; invio del materiale vuoto da viaggiatori all'impianto manutentivo; scalettamento del materiale al fine di permettere l'arrivo dei tecnici e o di altro personale di scorta. Trenitalia impone al personale *di adottare quanto previsto al comma 4.2.5 della DEIF 4.7, considerando il caso di*



specie come treno che effettua la ribattuta in località sprovvista di impianto manutentivo/impianto equipaggi.

Nel caso b) L'impresa non ritiene di adottare nessuna mitigazione e impone al personale di adottare le mitigazioni *come se il guasto fosse avvenuto in corso di viaggio*, anche in questo caso l'impresa non adotta nessuna delle azioni mitigative contemplate al punto a).

I casi in esame disattendono le disposizioni emanate da codesta Agenzia laddove si dispone che *“ai sensi dei punti 16.8 e 24.2 del R.C.F. , in caso di guasto durante il servizio è ammesso l'utilizzo del convoglio non oltre il termine corsa (previa adozione mitigazioni); l'utilizzo per servizio commerciale oltre tale limite appare immotivato.”* (cfr. nota informativa ANSF 30/6/2016 e comunicazione ANSF 3579/2013).

Inoltre la DEIF 4.7 non contempla come possibile riduzione del rischio, di ridurre la velocità del convoglio, consentendo di raggiungere anche le massime velocità commerciali oggi previste (160 Km/h per la DTR, 300 Km/h per la DPLH), con un alto rischio che le porte se pur chiuse ma non correttamente bloccate chiuse per effetto della velocità si possano aprire in corsa.

Richiediamo un urgente intervento di codesta rispettabile Agenzia al fine di far cessare i comportamenti aziendali che impongono al personale comportamenti non rispettosi dei principi di sicurezza generali per la messa in servizio dei treni.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

