

**OR.S.A.**

Via Magenta,13

00195 Roma

p.c. **CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO**  
**Direzione Centrale per la prevenzione e la**  
**sicurezza tecnica**  
Largo S. Barbara,2

00178 Roma

p.c. **MINISTERO DEGLI INTERNI**  
**Dipartimento della Pubblica Sicurezza**  
Piazza Viminale, 1

00184 Roma

**Oggetto:** Richiesta di intervento nei confronti della I.F. Trenitalia s.p.a. per l'emanazione di fogli disposizioni e note di chiarimento che modificano il livello di sicurezza per lo stazionamento dei materiali in modalità "parking", DEIF 31.0.

**Riferimento:** nota OR.S.A. Prot. 78/SG/OR.S.A. Ferrovie del 5/6/2015

In esito alla nota a riferimento si comunica che, non emergendo dagli elementi forniti da Trenitalia evidenza del mantenimento del livello di sicurezza a seguito delle modifiche introdotte alla DEIF in oggetto dalla nota Trenitalia protocollo TRNIT-DT\P\2015\0002598 del 22/6/2015, questa Agenzia ha imposto l'annullamento della nota medesima.

Il Direttore  
Ing. Amedeo Gargiulo





# 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](http://www.orsaferrrovie.it)

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

Roma, 5 Giugno 2015

Prot. 78/SG/OR.S.A. Ferrovie

Ing. Amedeo Gargiulo

Responsabile Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO

Direzione Centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica

*Dirigente Generale* Ing. Cosimo Pulito

Largo S. Barbara, 2 00178 Roma (RM)

PEC: [dc.prevenzionest@cert.vigilfuoco.it](mailto:dc.prevenzionest@cert.vigilfuoco.it)

MINISTERO DEGLI INTERNI

DIPARTIMENTO PUBBLICA SICUREZZA

Piazza Viminale 1 - 00184 ROMA

**Oggetto: Richiesta di intervento nei confronti della I.F. Trenitalia S.p.A per l'emanazione di fogli disposizioni e note di chiarimento che modificano il livello di sicurezza per lo Stazionamento dei materiali in modalità " Parking", DEIF 31.0.**

Recenti disposizioni della Società Trenitalia S.p.A. consentono al personale di macchina di stazionare e abbandonare il treno in "parking" e cioè con i pantografi in presa (alimentazione a 3000 V) ed impianto A.T. alimentato e con i veicoli impresenziati per periodi anche di 48 ore; in alcuni casi anche se la stazione rimane impresenziata. In siffatta condizione dunque- in caso di anomalia dell'impianto elettrico del treno- non esiste possibilità di intervento tempestivo da parte del personale addetto.

La precedente normativa aziendale prevedeva che i mezzi stazionati in "parking" fossero comunque sorvegliati da un agente abilitato ad intervenire in caso di mal funzionamento. Con l'emanazione di una nota di chiarimento della Direzione Tecnica di Trenitalia (TRNIT-DT\P\2015\0002598 del 20/01/2015 - *allegata*), è stata modificata la precedente disposizione (DEIF 31.0 - *allegata*), cancellando quanto contenuto nella sua premessa che stabilisce: ***"lo stazionamento in parking anche di più materiali rotabili di queste tipologie, nella medesima località, è ammesso purché gli stessi siano affidati alla vigilanza di un agente di sorveglianza abilitato (requisito minimo Patente A).***

La citata nota di chiarimento prevede che, dopo le operazioni di messa in parking di cui all'art. 4 della Disposizione DEIF 31.0, non è più necessario l'affidamento del mezzo all'agente di sorveglianza. Conseguentemente le chiavi dei mezzi stazionati sono poste in rastrelliere, spesso incustodite e comunque non immediatamente rintracciabili per un eventuale pronto intervento.

A seguito della nota di chiarimento, alcune Direzioni Territoriali Regionali hanno provveduto ad emanare fogli disposizioni che prevedono, in modo anche difforme tra loro, che i materiali possano essere posti in modalità parking, in stazioni disabilite e impresenziate per periodi anche di 48 ore continuative, senza affidamento a nessun agente di macchina o appositamente formato e senza che siano individuati luoghi custoditi, atti a riporre le chiavi dei mezzi di trazione.



Tali procedure sono a nostro avviso in contrasto con:

- Deif 31.0 ( in allegato)
- Specifica tecnica di Trenitalia n° 311338 del 17/03/1999 (in allegato)
- Manuale di mestiere processo di condotta rev 2. che prevede all'art. 6 .2 comma 1 che *“Le Imprese Ferroviarie devono garantire che i mezzi di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostati senza l'intervento di personale competente e qualora sostassero sui binari di corsa, siano presenziati come le locomotive dei treni “.*

Esprimiamo forte preoccupazione per il fatto che in alcune località, anche impresenziate, è previsto che i treni, messi in modalità Parking, con la condotta del REC attiva (3000 V. C. C.) per soste anche di 48 ore, senza la sorveglianza del personale di macchina, possano essere fonte di pericolo per i lavoratori delle imprese di pulizia. Si ricorda infatti che sui materiali in sosta sono previste operazioni di manutenzione e pulizia per le quali il personale addetto si troverebbe a svolgere tali attività su di un treno dove tutti gli apparati elettrici sia di M.T. che di A.T. sono posti sotto tensione, con conseguente pericolo di folgorazione.

**Aggiungiamo che in caso di incendio di un veicolo in composizione non sarebbe possibile abbassare immediatamente i pantografi, in quanto non presente nessun addetto abilitato ad effettuare tale manovra, così come previsto dalle norme.**

In virtù di quanto sopra accennato, la scrivente ritiene che negli ambienti ferroviari (stazioni, scali ferroviari) siano significativamente aumentati i tempi di intervento in caso di incendio e folgorazione.

A ciò si aggiungono i correlati rischi di atti criminali resi maggiormente attuabili dalle condizioni di impresenziamento dei mezzi e delle stazioni.

Disponibili per ogni chiarimento fosse ritenuto necessario, si richiede una valutazione ed eventuale intervento degli Uffici in indirizzo.

Distinti Saluti

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**



All. 3