



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/4452937

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 21/06/2017

Prot. 85/SG/OR.S.A. Ferrovie

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

alla c.a. Ing. **Umberto Lebruto** Direttore Produzione

p.c. **Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**

alla c.a. Ing. **Giovanni Caruso** Ispettorato e Controllo

Oggetto : Rete Ferroviaria Italiana - D.O. 34/2000

Con riferimento alla disposizione in oggetto, la scrivente O.S. intende porre all'attenzione di codesta Società alcuni aspetti regolamentari e comportamentali che si ritengono ampiamente superati dallo sviluppo tecnologico della rete ferroviaria e ingiustificatamente penalizzanti nei confronti del personale DCO/DM.

Si fa riferimento agli inconvenienti di esercizio che incidono sulla regolarità dell'esercizio senza – in alcun modo – mettere a repentaglio la sicurezza: uno su tutti il caso di un "errato itinerario".

La disposizione in oggetto impone, sia nei casi di un evento potenziale o consolidato che - individuato il responsabile del fatto - si provveda a sollevarlo dal servizio, ad inviarlo a visita sanitaria ed a seguire un aggiornamento professionale con tanto di formazione in aula, per concludere la "riabilitazione" con un esame davanti ad una Commissione Tecnica. I tempi in cui il collega è impossibilitato a riprendere servizio superano ampiamente il mese.

Quanto sopra, se poteva avere un fondamento 17 anni orsono (alla data di emanazione della D.O.), oggi risulta a nostro parere desueto con le condizioni tecniche che attualmente esistono, in particolar modo con l'introduzione del Scmt che ha elevato di molto il livello di sicurezza del servizio. Ciò assume ancor più evidenza quando il fatto non si è consumato perché il treno, pur in presenza di un "itinerario formato" e quindi con segnali disposti regolarmente a V.L. non ha lasciato la stazione e non ha, quindi, compromesso la circolazione e la sicurezza dell'esercizio. A maggior ragione allorquando il treno è supportato da SCMT funzionante, caso in cui decade anche il vincolo della mancata "conoscenza/consegna" delle prescrizioni che potevano indurre a un pericolato incidente.

Non vi è dubbio che l'operatore coinvolto è responsabile di un "errore", ma quando il fatto è rimasto potenziale, senza consolidarsi, il percorso "riabilitativo" sopra ricordato ci pare assolutamente sproporzionato, sia nei confronti delle capacità professionali e lavorative del singolo, sia nei confronti dell'organizzazione del lavoro penalizzata da una assenza così lunga per un fatto che, lo ripetiamo, non ha i connotati che poteva avere ai primi anni 2000 senza le attuali tecnologie.

Per quanto sopra la scrivente è a chiedere che la Disposizione Operativa in oggetto possa essere rivista e ricalibrata con gli attuali livelli di sicurezza degli Impianti, in particolare per quanto attiene alle modalità ed alla tempistica di cui all'art. 11.

Si conferma la disponibilità ad un eventuale incontro che chiarisca ulteriormente (e se necessario) la presente.

In attesa di riscontro si porgono Distinti Saluti.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

