



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.orsaferrovie.it

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 18 Aprile 2018

Prot 82/SG/OR.S.A. Ferrovie

Spett.le

ANSF

Oggetto: Osservanza DEIF 4.9

Il giorno 16 aprile scorso il materiale del treno IC 598 previsto in partenza alle ore 18.12, usciva dall'IMC di Roma per effettuare la sua prima corsa e, durante i controlli propedeutici alla partenza, il Capotreno rilevava nell'ordine:

- porta D2 vettura 61831990515.3 fuori servizio (chiusa etichettata, staffata e con bypass attivo).
- porta S2 vettura 61831990515.3 fuori servizio (chiusa etichettata, staffata e con bypass attivo) con scheda di segnalazione datata 11.04.18 e riparazione rinviata.
- porte D1, D2, S1, S2 della vettura 61832990818.9 fuori servizio. Vettura intercalata, tra l'altro.

Secondo quanto disposto dal quarto capoverso del punto 3 della Deif 4.9 "i veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, dei passeggeri, dei lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti".

Nella stessa Deif, Trenitalia ha identificato "gli impianti di manutenzione come i siti assegnatari dove vengono effettuate operazioni di manutenzione programmata o correttiva registrate sul sistema di gestione della manutenzione RSMS (ved. Allegato B)".

Nell'allegato B, con rimando alla DEIF 43, l'impianto IMC di Roma viene identificato come sede di manutenzione del materiale rotabile.

Inoltre, al punto 4.1 della DEIF 4.9 viene stabilito che "nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione (Allegato B) qualora vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti, il treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione"

Si ricorda infine che l'art. 20.1 D.Lgs 81/2008 dispone che è in capo al lavoratore, " l'obbligo di prendersi cura della propria sicurezza, della propria salute e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui possono ricadere gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione ed alle istruzioni ed ai mezzi forniti dal datore di lavoro"



Ciò posto, in ossequio alle norme sopra riportate, in presenza di tali anomalie che compromettevano la sicurezza in esercizio del treno 598 del 16/04/2018 e alla lettera dei punti 3 e 4.1 della DEIF 4.9, il Capotreno comunicava alla Sala Operativa competente quanto rilevato affinché fossero disposti i provvedimenti del caso.

Tuttavia, la Sala Operativa rifiutava di ricevere la prevista comunicazione scritta e, anzi, intimava al Capotreno di fare partire ugualmente il convoglio. Dopo circa un'ora, l'operatore della Sala Operativa comunicava al Capotreno, specificando che quanto comunicato avveniva per conto del Responsabile Produzione IC, ing. Scapati, di considerarsi sollevata dal servizio e di interfacciarsi immediatamente con il proprio Responsabile d'Impianto. Nel frattempo l'Ufficio Distribuzione dell'Impianto IC di Roma comunicava ad un agente in posizione di riserva di scortare il treno in sostituzione del Capotreno titolare. Si aggiunga a questa serie di gravissime ed ingiustificate pressioni: la telefonata di un non meglio identificato Dirigente Produzione, quella del Responsabile formazione professionale IC e la comunicazione, tramite il Responsabile dell'Impianto IC Firenze e Roma, di una convocazione per il giorno successivo presso l'Ufficio dell'Ing. Scapati.

Nonostante l'enorme stress psicologico operato dalla struttura IC, anche il Capotreno subentrante si atteneva scrupolosamente alle norme in essere e si rifiutava di partire in quelle condizioni. Alle ore 19.25 il treno veniva soppresso.

Peraltro, ci risulta che la struttura IC anziché procedere, nel rispetto dell'art. 4.1 della Deif 4.9, ad inviare immediatamente il convoglio all'impianto di manutenzione per la necessaria riparazione, abbia consentito che lo stesso materiale venisse inviato a Firenze Smn per l'effettuazione del treno IC 581 con gli stessi identici guasti rilevati il giorno precedente. Purtroppo, com'è noto, nonostante le richieste più volte avanzate da Orsa Ferrovie, lo storico del cosiddetto "giro materiale" non è in alcun modo tracciabile, pertanto il Capotreno del 581 non poteva sapere che il convoglio assegnato in scorta in data 17/04/2018, di fatto, non era un materiale di ribattuta ma la prima corsa dopo l'uscita da IMC e che, pertanto, il treno non aveva i requisiti per partire.

Alla luce dei gravi fatti qui denunciati, la Scrivente sollecita Codesta Agenzia ad un immediato intervento e chiede di sapere se sia lecito che l'IF non abbia tra i suoi obblighi quello di emettere un documento che certifichi in modo inequivocabile l'effettiva utilizzazione del materiale rotabile una volta che questo sia uscito dall'impianto di manutenzione.

Distinti saluti

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

