



**OR.S.A.** FERROVIE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA  
GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma  
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

[www.orsafferrovie.it](http://www.orsafferrovie.it)  
[sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 14 Maggio 2019  
Prot. 97/SG/OR.S.A. Ferrovie

**ANSF**

Direzione -Ing. Marco D'onofrio

E, pc **Trenord S.r.l.**

Direzione Operativa

Dr. Giorgio Spadi

Oggetto: segnalazione guasti materiale Trenord

La scrivente Organizzazione Sindacale, in considerazione della nota Protocollo 25/SG/OR.S.A. Ferrovie del 30 gennaio 2018 a cui è seguita Vostra risposta protocollo 0005862 del 10 aprile 2018, chiede di essere messa a conoscenza delle valutazioni e dei provvedimenti comunicati all'Agenzia in merito alla problematica segnalata.

Si evidenzia ancora che, a causa delle insistenti e sempre più frequenti pressioni nei confronti dei macchinisti da parte di alcune strutture aziendali, le segnalazioni dei guasti e le prescrizioni inerenti limitazioni di velocità vengono effettuate prevalentemente a mezzo tablet di servizio, a discapito della consueta e da sempre normata scritturazione sui libri di bordo in dotazione al materiale rotabile. È evidente, come da precedente nota, che guasti e limitazioni inseriti esclusivamente nei sistemi informatici non sono consultabili dal personale di altre imprese ferroviarie (Trenitalia e/o MIST) così come dallo stesso P.d.M. di Trenord, qualora il tablet dovesse essere guasto o indisponibile -eventualità peraltro già accaduta nel recente passato quando una E464 fu utilizzata alla velocità massima (160km/h) mentre da sistema informatico risultava limitata a 100km/h.

Si riscontra, ancora, che vengono rilevate frequentemente delle non conformità sulle schede di stato dei rotabili, quali mancanza di timbratura da parte del capotecnico preposto o della scritturazione delle apparecchiature tecnologiche di bordo installate, a cui si aggiunge il fatto che avvengono frequenti sostituzioni di libri di bordo, con altri nuovi, senza che gli stessi siano neppure prossimi alla fine.

Si segnala inoltre che, nella gestione dei rotabili sulla rete FNM, in caso di inaspettata mancanza dei libri di bordo, la Sala Operativa -preposta a certificare la conformità del rotabile all'esercizio e le eventuali limitazioni e restrizioni d'utilizzo- non può emettere alcuna certificazione tracciabile in quanto non ha accesso al SAP (sistema dei guasti dei rotabili). Gli operatori, purtroppo, a causa della procedura possono solo



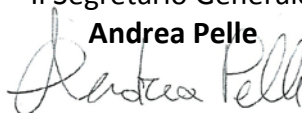
limitarsi a semplici rassicurazioni verbali, lasciando al personale di condotta la decisione di una soppressione o dell'effettuazione del servizio in mancanza dei libri di bordo.

Si sottolinea, ancora una volta, quanto l'utilizzo degli attuali libri di bordo mod.782 formati da 2 pagine a decalco (una copia resta al macchinista che fa la segnalazione, la seconda per l'officina) non permetta di avere visibilità dello storico dei guasti e al contempo tracciabilità degli interventi manutentivi, così come avveniva in passato con i libri di bordo TV25 precedentemente in uso (3 pagine: una per il personale, una per l'officina ed una rimaneva come verifica di avvenuta riparazione). Reputiamo fondamentale per tali ragioni un ritorno all'utilizzo del libro di bordo in triplice copia che forniva un valido aiuto nell'individuazione e nella risoluzione delle avarie ricorrenti.

In attesa di Vostro sollecito intervento su quanto evidenziato e riscontro alla presente, si porgono distinti saluti.

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**



**UNITI  
SI VINCE**

OR.S.A. FERROVIE  
SEGRETARIA GENERALE

**20  
ANNI**