



Segreterie Nazionali

Roma, 04 novembre 2005

Ing. Alberto Chiovelli
Direzione Generale Trasporto Ferroviario
Ministero delle Infrastrutture

Ing. Michele Elia
Direzione Tecnica
RFI SpA

Dott. Luciano Carbone
Direzione Risorse Umane e Organizzazione
Trenitalia SpA

Oggetto: Modifiche regolamentari introdotte dalle Disposizioni Direzione Tecnica RFI n. 27/05 e 57/05.

Già in data 26 luglio 2005 e in data 1 settembre 2005, abbiamo inoltrato note relative alla Disposizione 27/05 RFI, evidenziando l'impatto negativo che la disposizione stessa potrebbe avere sulla regolarità, sulla sicurezza della circolazione dei treni e sugli standard di sicurezza.

La Disposizione 27/05, sospesa da RFI fino 6 novembre 2005 e la Disposizione 57/05, prevedendo che i segnali di stazione siano disposti per il libero transito anziché per la fermata, affida unicamente al PdM l'onere di individuare le stazioni di fermata, vanificando l'ausilio all'operato che, importanti apparecchiature di sicurezza sia di terra che di bordo quali RS, SCMT, segnali di 1° categoria, ecc., danno al macchinista.

Ci sembra superfluo far notare quanto: nebbia, cippi chilometrici divelti o offuscati da vegetazione, condizioni precarie dei fanali delle locomotive, perturbazioni meteorologiche, eccetera, siano presupposti ordinari nei quali si trovano ad operare quotidianamente i macchinisti in servizio ai treni. Vanificare, attraverso le modifiche emanate da RFI, l'ausilio delle apparecchiature di bordo succitate, nelle condizioni di esercizio appena descritte resta incomprensibile.

Le tecnologie ed i sistemi sopra richiamati sono o saranno introdotti a breve (?) -vedi tagli previsti dalla finanziaria- , coprendo l'intera rete ferroviaria, per garantire livelli maggiori di sicurezza. Con le disposizioni in parola vengono di fatto eluse le loro funzioni di controllo dell'operato del macchinista, sottraendo al PdM l'importante ausilio di apparecchiature che incidono in modo determinante sulla sicurezza della circolazione dei treni.

Per quanto detto, resta implicito che la possibilità che un treno salti le fermate per il servizio viaggiatori diventerà elevata, aumentando anche i rischi per le persone in attesa sui marciapiedi.

Vogliamo evidenziare come, in passato, scorciatoie regolamentari legate a logiche di efficientamento siano state concausa di incidenti, anche gravi, per le ferrovie e per la collettività.

Vi richiediamo, così come già comunicatovi il 26 luglio c. a., la sospensione delle disposizioni, ribadendo la disponibilità a trattare la materia in un incontro di merito.

Nel frattempo daremo indicazione al PdM di assumere, in prossimità delle località interessate dalle fermate, velocità cautelative idonee a localizzare i cippi chilometrici che rimangono, con l'entrata in vigore delle disposizioni 27/2005 – 57/05, l'unico punto di riferimento per l'individuazione delle stazioni.

In oltre si precisa che:


- ravvisando un aumento di stress, per il personale di condotta interessato, tale che potrebbe portare ad un decadimento della sicurezza d'esercizio;
- presagendo disservizi causati dalle necessarie velocità ridotte che il personale di macchina dovrà tenere nell'approssimarsi delle fermate;
- prevedendo un aumento di pericolosità, per i viaggiatori, legato a probabili "salti di fermata" succitati;


le scriventi saranno costrette a far intervenire le autorità competenti in materia, attraverso denunce ed esposti.

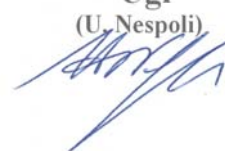
Distinti saluti.

Filt
(F. Nasso)


Fit
(V. Tedesco)


Uilt
(D. Del Grosso)


Fast-Ferrovie
(P. Ferbassi)


Ugl
(U. Nespoli)


Or.S.A.
(A. Romeo)
