

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 02 settembre 2009

Prot. n° 954/2

Spett. Trenitalia S.p.A.
Amministratore Delegato
Ing. Vincenzo Soprano
Sede

Spett. A.N.S.F.
Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Sede

Oggetto: applicazione e rispetto Decreto 5/2009 ANSF.

Con l'emanazione del Decreto 5/2009 *"Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS) e all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (ISPAT) riguardante i treni con comando e controllo porte in cabina di guida"*, l'A.N.S.F. ha stabilito norme rigide sulla possibilità di circolazione di convogli con il sistema di *"controllo chiusura porte"* guasto. Tale normativa è stata recepita da Trenitalia con le DEIF n.4.2 (Porte a comando automatico - Elettrico o elettrico pneumatico - Disposizioni integrative) e n. 19.1 (Porte a comando automatico dei treni effettuati con doppia trazione simmetrica di E 414 in comando multiplo e carrozze tipo Z1, GC ed Eurofima appositamente modificate).

Uno dei passaggi fondamentali di tale Decreto (recepito integralmente dalle DEIF) è:

"... Tali treni non sono ammessi a circolare quando in uscita dagli impianti di manutenzione sono mancanti della segnalazione in cabina di guida dello stato di "porte chiuse". Qualora durante il servizio venga a mancare per guasto o altra causa la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta:

a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;

b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno.

In entrambi i casi il personale di condotta deve informare immediatamente il capotreno dell'anormalità verificatasi, al fine di espletare i necessari accertamenti e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ciascuna Impresa Ferroviaria.

Qualora non sia possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto, a condizione che vengano messe in atto le necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate. Il treno può comunque circolare in tali condizioni non oltre le ore 24.00 del giorno successivo a quello in cui si è verificata l'anormalità. ..."

Ora, segnalazioni e rapporti pervenuti dal personale evidenziano come Trenitalia stia perpetrando una sorta di "confusione" alla norma suesposta, mettendo in circolazione materiali effettuati con E414, in uscita dagli impianti di manutenzione già con il sistema di "blocco porte" e "segnalazione" guasto.

Pur consapevoli che le maglie del “burocratese” con il quale sono vergate le citate norme potrebbero permettere gli slalom gestionali summenzionati, chiediamo un intervento delle SV in indirizzo affinché i guasti vengano riparati nei tempi minimi previsti e non siano permessi *escamotage* che comunque, nel malaugurato caso di incidente, lascerebbero responsabilità morali prima che penali.

Distinti Saluti

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

