



# 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](http://www.orsaferrrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 20 Dicembre 2018

Prot 267 /SG/OR.S.A. Ferrovie

**Trenitalia S.p.A**

Direzione tecnica

Marco **Caposciutti**

Luca **Granieri**

Responsabile DPLH

Paolo **Attanasio**

Responsabile R.U. e Relazioni Ind.li

Massimiliano **Loffredi**

**E, p.c. ANSF**

**Oggetto: note 0066647 e 0066650 del 14/12/2018 DPLH – violazioni DEIF 41.4 e PEIF 38**

In riferimento a vostra nota n. 0066647, la scrivente segnala che la disposizione da voi emessa, di natura esclusivamente commerciale, contrasta gravemente con quanto disposto dalle norme di esercizio contenute nella DEIF 41.4 che regolano la procedura di partenza di un treno.

In particolare, vogliamo ricordarvi che l'orario di partenza è solo uno degli elementi necessari ad avviare la partenza del convoglio. Ciononostante, secondo la disposizione in oggetto emessa da una struttura che non ci risulta abbia titolo ad emanare/modificare norme di esercizio, il personale di bordo avrebbe l'obbligo di procedere alla telechiusura 1 minuto prima dell'orario di partenza programmato del treno stesso, lasciando intendere che quello che di fatto è l'inizio della procedura di avvio del convoglio debba avvenire a prescindere dall'aspetto del segnale e senza tenere conto di quanto imposto dalla Deif 41.4 che prevede espressamente che la telechiusura e la successiva partenza, avvenga una volta che il segnale di partenza sia disposto a via libera e solo a valle della richiesta di pronti da parte del PdC e relativa conferma del CT dell'aspetto del segnale. In sostanza il Capotreno viene esautorato dalla procedura di partenza.

In via del tutto residuale e subordinata a quanto attiene alla sicurezza in esercizio, aggiungiamo che, stante a quanto da voi stabilito, tutte le pause programmate nei turni vengono surrettiziamente erose di un minuto, a causa della chiusura anticipata delle porte e pertanto tutti gli allacciamenti che prevedono una vettura al loro interno devono essere rimodulati di conseguenza.

Ciò posto, la gravità dei contenuti riportati nella nota qui richiamata si sommano a quanto disposto da un'ulteriore nota, la numero 0066650 del 14/12/2018 che autorizza all'emissione di titoli di viaggio senza garanzia del posto su qualunque treno della DPLH. Vi evidenziamo a tal proposito che la **Nota ANSF 00530/13, recepita nella PEIF 38**, ha previsto che "nella condizione ordinaria di marcia in sicurezza i passeggeri devono occupare esclusivamente gli spazi idonei al loro trasporto in modo da non ostacolare il personale di bordo nell'espletamento delle attività connesse con la sicurezza ed eventuali operazioni di espletamento delle attività connesse con la



sicurezza od eventuali operazioni di evacuazione del treno in emergenza". Si precisa, inoltre, che per i treni ETR ad esclusione dell'ETR 1000, le DPC prevedono che la presenza di viaggiatori in piedi sia determinata da specifiche condizioni di emergenza e non solamente da semplici necessità commerciali.

Le recenti determinazioni aziendali dimostrano ancora una volta la disinvoltura con cui le norme di sicurezza in esercizio vengono aggirate attraverso Note, fogli notizie, Circolari commerciali **in contravvenzione, tra l'altro, con quanto disposto con NOTA ANSF 10504 del 26/06/2018.**

Per tutte le ragioni sopra elencate vi invitiamo al ritiro immediato delle note in oggetto e al contempo vi diffidiamo dall'emettere provvedimenti disciplinari nei confronti del personale che si atterrà a quanto disposto dalla Deif 41.4

Distinti saluti

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**

