



**Comitato Italiano Utenti
delle Ferrovie Regionali**
www.ciufer.it

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Fax 055 2382509
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it
pc. Procura della Repubblica di Roma

Reggio Calabria, 5 Gennaio 2015

Oggetto: segnalazione ai sensi del Reg.352/2009/CE (art.3.2).

Spett. Agenzia,

Io scrivente Comitato Nazionale nasce con lo scopo di sintetizzare e rappresentare le istanze dei comitati pendolari del trasporto regionale ferroviario. Tra i suoi compiti vi è anche quello di segnalare alle autorità preposte, eventuali comportamenti delle Imprese Ferroviarie ritenuti scorretti o comunque non in linea con leggi e norme poste a garanzia della sicurezza dell'utenza. Ci duole comunque osservare che finora questa Authority non ha ritenuto di dover rispondere alle nostre precedenti segnalazioni, fatte ai sensi del regolamento indicato in oggetto, come previsto dall'articolo 5.11 del D.Lgs 162/2007.

Con la presente segnaliamo di essere venuti a conoscenza di una deroga (all.1), a firma del dirigente di Trenitalia, M. Caposciutti, alle norme che il proprio personale di accompagnamento deve osservare per garantire l'incolumità dei trasportati.

La deroga in questione modifica una precedente disposizione della stessa Impresa (DEIF 4.5 del 08.03.2013 - all.2) concernente la gestione dei convogli regionali attrezzati con comando e controllo centralizzato delle porte. Tale disposizione, sebbene possa essere solamente applicativa come definito dall'articolo 3 lettera N del decreto anzidetto, dichiara nel frontespizio di integrare/modificare istruzioni nazionali e precisamente gli articoli 91 ter PGOS e 9 ISPAT delle Disposizioni Generali emanate dall'ANSF per essere osservate da tutte le Imprese Ferroviarie operanti sull'infrastruttura nazionale.

Premesso che appare incomprensibile come una Impresa abbia da Voi licenza di agire integrando e/o modificando quanto dovrebbe invece solamente applicare come anche ricordato dall'allegato A del decreto ANSF 4/2012, si resta molto sorpresi nel leggere che questa nuova deroga sia dovuta all'emergenza neve/gelo fino al 12 gennaio 2015. Infatti, secondo la stessa, per la gestione delle porte, il personale di accompagnamento dovrà operare non tenendo in alcun conto di quanto invece espressamente prescritto nell'Allegato B del medesimo decreto ANSF sopraindicato che impone l'immediata riparazione delle porte anche in condizioni atmosferiche ottimali.

Tale deroga, che ancora una volta riduce la sicurezza **dei soli treni regionali** (come se neve e gelo non esistessero sulle altre linee ferroviarie), indica al personale di operare come segue:

- a) ***Materiali che presenta guasti al blocco porte o alle porte durante la marcia: il materiale può rientrare in officina al termine del turno materiale (anche se su più giornate solari) e non più al termine della giornata solare;***

- b) **Guasto di 2 porte della vettura dallo stesso lato:** si può evitare di mettere fuori servizio la carrozza una volta verificato il regolare funzionamento delle porte intercomunicanti e l'efficienza delle porte adiacenti delle vetture contigue;
- c) **Guasto blocco porte:** considerato il livello di rischio associato al guasto, la necessità di aggiungere un agente di scorta è necessaria per composizioni maggiori o uguali di 8 vetture.

Va osservato che, contrariamente alle attuali procedure decise dall'Impresa, è la stessa DEIF 4.5 a dichiarare – al punto 1 GENERALITA' – che l'allegato B al decreto ANSF 4/2012 introduce ulteriori requisiti relativi alle porte di salita / discesa viaggiatori.

Ad avviso del nostro Comitato, la recente deroga alla DEIF 4.5 pone quindi in evidente rischio la sicurezza dei trasportati dal momento che contravviene palesemente alle disposizioni generali dell'Agenzia secondo le quali:

- 1) *i treni con porte che presentano anomalie non possono circolare oltre le ore 24 del giorno in cui la stessa si è verificata (comma 11 dell'art.9 ISPAT);*
- 2) *l'utilizzo delle porte di accesso dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure (omissis)...fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste...(omissis) (punto 16.8 dell'allegato B al decreto ANSF 4/2012).*

Premesso che la pubblica incolumità non può essere legata alla disponibilità di una Impresa e che in nessun luogo le disposizioni generali dell'ANSF suggeriscono una possibilità di ridurre i margini di sicurezza per ragioni legate a quelle indicate nella deroga di Trenitalia, al contrario sembrerebbe logico che proprio per far fronte a prevedibili difficoltà come quelle dovute a neve e/o gelo, si dovrebbe prevedere un aumento delle precauzioni con l'adozione di misure mitigative di ogni prevedibile rischio.

Riteniamo quindi grave che, in presenza dei rischi derivanti dall'impossibilità di scendere rapidamente da una vettura in caso di emergenza (possiamo immaginare cosa accadrebbe in caso di affollamento), anziché inviarla immediatamente alla riparazione come indicato dalle suindicate disposizioni ANSF, Trenitalia scelga arbitrariamente di rimandare tale operazione persino oltre il termine della giornata solare, determinando quindi, per i soli treni regionali, un potenziale pericolo per la sicurezza dei trasporti.

Si chiede pertanto a questa rispettabile Agenzia di intervenire, come suo precipuo compito (art.5.4 D.lgs 162/2007), affinché le Imprese Ferroviarie siano obbligate a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio e al rispetto delle istruzioni nazionali, di segnalare senza indugio comportamenti difformi di queste ultime alle Autorità preposte ed infine, di voler fornire una risposta alla presente segnalazione.

Distinti saluti.

Domenico Gattuso



Oggetto: Nota Trenitalia su "Deroga per emergenza neve/gelo DEIF 4.5 sulla gestione porte" e DEIF n° 4.6 del 12/1/2015 "Gestione dei convogli composti da veicoli (motore/rimorchiati) attrezzati con sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte".

Riferimento: nota CIUFER del 5/1/2015.

Gentile signor Gattuso,

in esito alla nota a riferimento, nel ringraziare per la segnalazione con essa inviata, Le comunico che questa Agenzia ha chiesto a Trenitalia di dimostrare il mantenimento delle garanzie riguardo alla "sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario" rispetto alla situazione previgente ai provvedimenti in oggetto e di procedere, in caso contrario, al loro immediato ritiro.

Trenitalia al riguardo non ha fornito motivazioni accettabili ed è pertanto tenuta a ritirare la DEIF 4.6 in oggetto, come fatto presente da questa Agenzia con un'ulteriore nota, ripristinando le modalità di gestione delle anomalie al sistema di comando e controllo centralizzato delle porte già previste dalla precedente versione 4.5.

Per le vie brevi Trenitalia ha fatto sapere che sta provvedendo ad emanare un provvedimento ufficiale in tal senso in tempi strettissimi.

Il Direttore
ing. Amedeo Gargiulo

