



Or.S.A.

Organizzazione sindacati autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrvie.it

E-mail: sg.orsaferrvie@sindacatoorsa.it

Roma, 21 marzo 2012

Prot. n° 103/S.G./Or.S.A.

MAR W R I T A

MADONNI

Ing. Alberto Chioveli
Direttore
ANSF

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

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
Prot. n° ANSF 01917/12
Firenze 21-03-2012

Oggetto : DEIF 8.2

Nel rilevare le norme contenute nella disposizione della società Trenitalia denominata DEIF 8.2 del 02/03/2012, emanata in sostituzione della DEIF 8.1 del 19/12/2011, questa O.S. continua a riscontrare evidenti difformità rispetto alle disposizioni di sicurezza emanate da Rete Ferroviaria Italiana con la Prescrizione RFI DTC/A0011/P/2004/880 del 28/09/2004 e successivamente recepite da codesta struttura.

Si fa presente che in data 10 gennaio 2012 con protocollo n. 006/S.G./Or.S.A., la scrivente aveva evidenziato alla stessa Società Trenitalia la necessità di rivedere i contenuti della DEIF 8.1, in quanto non rispettosi delle richiamate norme.

Questa segnalazione ha determinato l'emissione di una nuova DEIF che anziché recuperare le nostre osservazioni, in alcuni casi ne accentua negativamente gli effetti. Infatti, per quanto attiene le norme di sicurezza disposte nelle richiamate disposizioni, per complessi "minuetto" accoppiati, è evidente che il dispositivo di comunicazione deve essere funzionante nel momento in cui il convoglio viene messo in esercizio per permettere la circolazione della sezione impresenziata e non comunicante con la cabina di guida.

In sostanza, anche se "eccezionalmente", la DEIF 8.2 consente la partenza del treno dalla stazione di origine corsa nonostante il Capotreno/Personale di Macchina riscontri il guasto del citofono.

Infatti, si prevede che il Capotreno prenda posto nella sezione posteriore del convoglio anziché prescrivere una delle azioni obbligate cioè: la sostituzione, la riparazione, l'integrazione della scorta con altro agente, ovvero la messa fuori servizio commerciale della sezione.

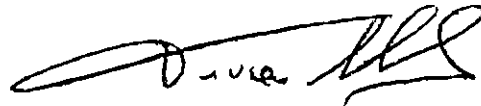
Per quanto sopra esplicitato ed affinché la citata norma di RFI trovi conferma nelle disposizioni aziendali riteniamo che la DEIF 8.2, debba essere riformulata prevedendo che il personale del

treno, nel caso in cui riscontri alla verifica del materiale e quindi all'atto della partenza del treno il guasto all'impianto interfono nella seconda sezione del complesso, deve richiedere un intervento tecnico atto a risolvere il problema, l'invio di un'ulteriore agente di scorta, e nel caso in cui nessuna delle azioni trovi riscontro positivo, mettere, obbligatoriamente, fuori servizio commerciale la citata sezione.

Al fine di garantire la sicurezza ed incolumità dei passeggeri a bordo treno, considerato che la materia è di competenza per alcuni aspetti dell'I.F. mentre per la parte afferente il rispetto dei modelli e delle Norme vigenti codesta Agenzia ha autorità di controllo e disciplina, si resta in attesa di un celere ed improcrastinabile intervento nei confronti di Trenitalia.

Distinti saluti

Il Segretario Generale Or.S.A. Ferrovie
Alessandro Trevisan



OGGETTO: **Disposizione di Esercizio dell'Impresa Ferroviaria Trenitalia (DEIF 8.2)**

Riferimento: nota Or.S.A. Settore Ferrovie, Segreteria Generale, prot. n. 103/S.G./Or.S.A. del 21 marzo 2012.

Allegato: nota ANSF prot. 00784/12 del 06.02.2012

In esito alla nota a riferimento si fa innanzitutto presente che questa Agenzia, a seguito di una segnalazione di un'altra Organizzazione Sindacale, aveva già richiesto all'Impresa Ferroviaria Trenitalia di valutare la necessità di modificare la DEIF 8.1, al fine di renderla coerente con la normativa vigente, attraverso la nota ANSF prot. 00784/12 del 06.02.2012 (allegata alla presente e pubblicata sul sito ANSF, nell'area Atti emanati dall'Agenzia, Provvedimenti con impatto Normativo).

Con la nota allegata medesima questa Agenzia aveva inoltre ribadito a Trenitalia l'obbligo di assicurare a tutti i viaggiatori, sia in condizioni di normale esercizio che in condizioni di degrado, la possibilità di comunicare con il personale di scorta al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento.

Si ribadisce, infine, che rimane in capo all'Impresa ferroviaria l'individuazione, e la verifica dell'efficienza, dei dispositivi da utilizzare per le comunicazioni tra i viaggiatori e il personale di scorta, comprese le relative procedure organizzative.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli



Oggetto: Complessi Minuetto in comando multiplo

Riferimento: nota Trenitalia prof. TRNIT-DT\P\2012\0004355 del 30/01/2012.

In esito alla nota riferimento, si fa presente innanzitutto che in essa non sono contenute tutte le informazioni richieste da questa Agenzia con la nota prof. ANSF 07621/11 del 01/12/2011, con particolare riferimento all'eventuale utilizzazione programmata dei complessi in oggetto in doppia trazione non in comando multiplo e all'affidabilità del sistema di telecomando, per i quali argomenti si sollecita riscontro.

Inoltre, fermo restando che, come anche riportato nella nota di questa Agenzia prof. ANSF 01185/09 del 06/03/2009, è compito delle Imprese ferroviarie stabilire il numero degli agenti di scorta a bordo di un treno in base all'organizzazione del servizio e alla tipologia di materiale rotabile, ivi inclusa la disponibilità di dispositivi di comunicazione di bordo, deve in ogni caso essere data a tutti i viaggiatori, sia nel normale funzionamento, sia in presenza di anomalie, la possibilità di comunicare con il personale di scorta al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedano l'intervento. Qualora in tale processo sia coinvolto il personale di condotta, quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

