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.orsaferrovie.it E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 21 marzo 2012
Prot. n° 103/S.G./Or.S.A.

MARGHERITA
MAGNINI

Ing. Alberto Chiovelli
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