



Direzione Tecnica

Il Direttore

Segreterie Nazionali

FILT-CGL
FIT-CISL
UILTRASPORTI
UGL Trasporti
Past Ferrovie



Segreteria Generale
Or.S.A. Ferrovie

CC

**Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie**

Divisione Passeggeri N/I

Divisione Passeggeri Regionale

LORO SEDI

Oggetto: Chiarimenti applicativi in merito alla Deif 4.5 ed alla gestione delle anomalie delle porte .

In riferimento a varie comunicazioni pervenute dalle OO.SS. sul tema porte e DEIF 4.5, si forniscono i seguenti elementi di chiarimento.

La DEIF 4.5 è stata emessa per tenere conto dei ritorni di esercizio e anche delle segnalazioni delle OO.SS. al fine di ottimizzare la gestione delle anomalie attinenti alle porte di salita/discesa viaggiatori e di migliorare il livello di presidio in caso di degrado degli apparati, in ossequio ai principi legislativi e ai criteri normativi ANSF.

Viale S. Lavagnola, 58 - 50125 Firenze

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società a partecipazione pubblica, soggetta alla vigilanza e all'ordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede Legale: Piazza della Vigna Rossa, 1 - 00187 Roma

Cap. Soc. Euro 1.654.464.922,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma -

Cod. Fisc. e P. IVA 05401410001 - C.I.C.S. 0067007





In ragione dei miglioramenti introdotti dalla DEIF 4.5 per la sicurezza (come da voi riconosciuto con la vostra nota) e di conseguenza della "serenità operativa" del personale citata, non è stato ritenuto che la sua emissione impattasse, se non in termini positivi, sul lavoro quotidiano degli equipaggi, ragion per cui è stata ritenuta adeguata una informativa, fermo restando che dei nuovi principi ANSF in materia di gestione anomalie alle porte è stata fatta estesa formazione durante l'aggiornamento erogato in tema di Riordino Normativo; l'adozione della stessa comporta un aumento di costi di esercizio, legati alla necessità di aumentare l'equipaggio in certe situazioni

Le note DT del 27/03 u. s. e del 03/04 u. s. non hanno veste "regolamentare" perché si configurano come chiarimenti operativi della normativa contenuta nella DEIF 4.5, non modificando la sostanza dei criteri già stabiliti e disciplinando delle situazioni particolari di esercizio (treni che sostano in stazioni prive di impianto di manutenzione, stazioni prive di impianto equipaggi, ecc.)

Il criterio introdotto dalla DEIF 4.5 di compensazione della mancanza della segnalazione porte chiuse con un agente di accompagnamento treni in più, ci risulta essere una mitigazione del tutto congrua per compensare una temporanea defaillance tecnologica, come da sempre avviene nell'esercizio ferroviario e come del resto è previsto anche dalle norme ANSF;

Sono state intraprese al tempo stesso diverse azioni, soprattutto dal lato manutentivo e procedurale, che da gennaio '13 a oggi hanno portato a un dimezzamento dei casi di guasto blocco porte /lateralizzazione nel settore dei treni SB, che è con i maggiori problemi; l'adozione della DEIF che riporta misure restrittive di utilizzo in esercizio del materiale ha dato un'ulteriore spinta all'efficientamento che comunque si ritiene non abbia ancora raggiunto gli obiettivi di affidabilità prefissi.

Entrando nel dettaglio delle questioni segnalate dalle note si precisa che:

- La nota DT del 03/04 u. s. non deroga dal dettato della DEIF 4.5 sul riutilizzo a fine corsa dei convogli con porte guaste, ma altresì ne limita gli orizzonti temporali di impiego, ovvero fino a fine giornata per i servizi a turno giornaliero, fino al primo rientro del giorno successivo al verificarsi del guasto per i servizi che si sviluppano su due o più giorni;
- La nota DT del 03/04 non nega l'esplicitazione della DEIF 4.5 "Al termine corsa del treno [con guasto al ccbp] il materiale non può essere riutilizzato per servizio viaggiatori fino ad avvenuta riparazione", perché tale esplicitazione riguarda ovviamente l'esercizio incondizionato, senza mitigazioni, mentre invece l'affermazione "il materiale può effettuare il servizio di ribattuta verso località sede di impianto di manutenzione con modulo di scorta incrementato" riportata



nella nota DT del 03/04 si riferisce all'esercizio mitigato dall'incremento del modulo di scorta e rappresenta comunque, come ben espresso nella stessa nota, una opzione da applicare quando le condizioni operative non permettano altre soluzioni (mancanza di altro materiale da sostituire, impossibilità di scarto della vettura con guasto ecc.), al fine di evitare proprio le conseguenze da voi pure deprecate (soppressione treni, sovraffollamento ecc.);

- La specificazione dell'impianto sede di distribuzione di cui alla nota DT del 03/04 serve per rendere meno aleatoria l'individuazione della località sede di Equipaggi in cui incrementare il modulo di scorta, in modo da aumentare la probabilità di reperimento di personale, fermo restando il principio che la mitigazione dell'agente PdA in più può essere applicata anche in una località precedente ove se ne concretizzi la disponibilità, addirittura subito dopo il manifestarsi della necessità se, come scritto nella stessa nota, la disponibilità dell'agente in più è prevista già di turno.

A disposizione per chiarimenti.

Cordiali saluti.

Marco Caposciutti