



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

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

Roma, 22 giugno 2018

Prot 116/SG/OR.S.A. Ferrovie

**Trenitalia S.p.A.**

Direzione Tecnica

Dr. Marco Caposciutti

p.c. A.N.S.F.

## **Oggetto: DEIF 4.10**

La scrivente, a seguito emissione Deif 4.10 del 18/06/2018, evidenzia quanto segue:

in premessa, va considerato che la piena efficienza del sistema di segnalamento blocco porte in cabina di guida e/o il corretto funzionamento del sistema di lateralizzazione, rappresentano un requisito qualificante e non sostituibile, per garantire una condizione di piena sicurezza della circolazione di un convoglio in esercizio.

Ciò posto, pur ritenendo condivisibili parte delle misure adottate dalla struttura per ovviare ai casi di degrado al sistema di blocco porte e/o a quello di lateralizzazione, permangono alcune criticità che emergono dalla nuova disposizione, che ha previsto l'eliminazione su tutta la flotta Trenitalia di una delle mitigazioni previste dalla Deif 4.9 e l'esclusione di una parte dell'esercizio ferroviario, nello specifico la DPR, da alcune delle misure introdotte dalla deif 4.10

Infatti nella Deif 4.9, in vigore fino al 14 luglio 2018, il caso di degrado previsto e disciplinato dal punto 4.2.3 della Deif 4.10, ad oggi prevede ancora l'integrazione con un ulteriore agente di accompagnamento a parziale, seppure insufficiente, mitigazione del rischio, nell'ipotesi di guasto al blocco porte in corso di viaggio, qualora il suo funzionamento non possa essere ripristinato.

Pur ritenendo che l'aumento di una sola unità del numero di agenti in scorta a un treno in corso viaggio non è e non sarebbe, comunque, sufficiente a compensare in toto, in termini di sicurezza, il vuoto determinato dall'assenza del blocco porte in cabina di guida, desta preoccupazione la mancata previsione di adeguate compensazioni mitigative relative alla fattispecie analizzata o, in attesa di altre soluzioni, il mantenimento dell'attuale previsione regolamentare.

Inoltre, una distinzione tra LH e DTR per la gestione dei servizi di ribattuta, così come disciplinato dal punto 4.2.3 – Caso 1 - non trova alcun senso logico normativo in termini di sicurezza, ma tutela solo gli aspetti commerciali del servizio. A nostro avviso, infatti, consentire che per i treni della Direzione Regionale venga ammesso il servizio di ribattuta, seppure soltanto uno, significa sostenere che nel trasporto ferroviario, in eguali condizioni di degrado del sistema di segnalamento del blocco porte in cabina, esistano due livelli differenti di sicurezza a bordo treno. Tale previsione, tra l'altro, probabilmente non tiene conto che nella DPR esistono convogli



impegnati in servizi che coprono notevoli distanze chilometriche, anche svolgendo un solo servizio di ribattuta.

Per tali ragioni, oltre a chiedere che nei casi di ribattuta sia garantita l'uniformazione delle misure mitigative del rischio previste per la DPR a quelle più garantiste della Divisione LH, a nostro parere, **rispetto ai soli casi disciplinati dal punto 4.2.3**, si rende necessario introdurre nuove misure mitigative, o almeno, ripristinare quelle contenute nella Deif 4.9, sia per la Divisione Regionale che per la Divisione Long Haul.

In attesa di un incontro con la struttura, utile ad analizzare in modo condiviso gli aspetti che riteniamo più delicati della nuova disposizione in vigore dal 15/07, vi chiediamo un sollecito riscontro.

Distinti Saluti

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**

