



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SETTORE FERROVIE

Via Del Romito n. 22 50134 Firenze
tel/fax 055/496385 - fs 967/2997

E-Mail: sr.firenze.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA

Firenze, 21 settembre 2009

Spett. Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema
Il Direttore

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Il Direttore

Divisione Passeggeri N/I
Il Direttore

Direzione Regionale Toscana
Il Direttore

p.c.

Responsabile IdR Firenze

Responsabile IsR Pisa

Oggetto: Difformità DEIF 4.2 con Decreto N° 5/2009 ANSF

La scrivente O.S., dopo la lettura della Deif 4.2, ha rilevato numerose e serie incongruenze con quanto previsto dal Decreto 5/2009 dell'ANSF.

Questa Deif interpreta i dettati di tale decreto in maniera difforme e inadeguata, comportando inaccettabili ricadute sulle mansioni del PdB che viene gravato di oneri di particolare delicatezza senza strumenti sufficienti ad espletarli correttamente ed esposto ad inaccettabili rischi di natura penale.

In particolare il Decreto prevede che i treni del comma 1 lettera a) “devono circolare sempre secondo le norme relative a tale tipologia e non possono circolare come treni appartenenti alle altre tipologie di cui al medesimo comma etc.”. Ma la Deif 4.2 al comma 3.1 recita che in caso di anomalia: “Il convoglio in queste condizioni dovrà essere gestito con le modalità previste per i treni di cui al comma 1 gruppo b) dell’articolo 91 ter della PGOS etc”, in palese contrasto con la direttiva ANSF. È evidente in questo caso che il treno verrebbe degradato ad una tipologia differente, in contrasto con il citato Decreto.

La citata Deif recita inoltre: “Il PdC emetterà M40 per l’affidamento del controllo chiusura porte al CT; questi, da quel momento in poi, cumulerà nel *pronti* per la partenza, o [...] ordine di partenza, anche la verifica con esito positivo dell’avvenuta chiusura delle porte del convoglio”.

Il Decreto non prevede l’affidamento del controllo blocco porte al CT da parte del PdC, ma solo la messa in atto della mitigazione del rischio. L’affidamento della responsabilità a quest’ultimo è un onere improprio, poiché affida a questa figura una responsabilità che non può assolvere, esponendola ad un serio rischio penale.

Riteniamo inoltre che il “pronti” come cumulo della verifica della chiusura delle porte sia un provvedimento inefficace, in quanto il guasto potrebbe perdurare o verificarsi di nuovo durante la marcia del treno. Nel caso della Divisione Passeggeri, poi, il provvedimento citato è ancora più incoerente, perché il “pronti” si riferisce soltanto alla verifica della libertà delle porte per impartire il comando di chiusura.

Si aggiunga che la mitigazione del rischio non può certamente consistere, come ipotizzato dalla citata Deif, nei controlli della chiusura porte durante la marcia del treno che, oltre a non garantire sicurezza effettiva, sono resi più difficili anche dalla generale riduzione del personale del treno e dalla tendenza a allestire quasi esclusivamente squadre minime. A questo proposito è anzi da ricordare la lettera ANSF prot. n. 4760/09 del 27/8/09 che invita a “individuare su ogni treno un numero di agenti sufficiente a garantire il corretto svolgimento dei compiti [...] in relazione al servizio svolto, al materiale rotabile utilizzato e alle altre condizioni di esercizio”.

La scrivente O.S., infine, dichiara di non riconoscere la legittimità della Deif citata, dal momento che questa non rispetta le disposizioni del Gestore Infrastruttura al dettato del quale invece è obbligata ad attenersi, come sancito dalla stessa Neif 0 del 27/6/07.

Distinti saluti,

La Segreteria Regionale Toscana Or.S.A.