



Spett.le
Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
Piazza della Stazione, 45- 50123 Firenze
Al Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

Spett.le
Trenitalia Spa Direzione Tecnica
Viale Lavagnini, 58 50129 Firenze
Ing. Caposciutti
segreteriaacdati@cert.trenitalia.it

Roma, 24.02.2016

Oggetto: Chiarimenti regolamentari.

1) Oggetto: Deif 4.7

Premesso che

- la Deif 4.7 al punto 4.2.3 prevede che in caso di degrado per mancanza del blocco porte il pda debba essere aumentato di un unità quando ci si trova in località sede di impianto equipaggi.
- la Deif 4.7 al punto 4.2.5 prevede che il servizio di ribattuta possa essere effettuato (permanendo la mancanza del blocco porte) una volta sola e 'verso' la località sede di manutenzione.

Considerato che

- Trenitalia per 'sede di impianto equipaggi' intende le località ove risiede la 'distribuzione'. A puro titolo indicativo per il trasporto regionale:
 - in Liguria Genova Br. (24h)
 - in Piemonte Torino P.N. (24h)
Novara, Cuneo, Alessandria (dalle 8 alle 16)
 - in Lombardia nessuna località
 - ecc..
- per il personale risulta difficoltoso conoscere in tempo reale l'organigramma delle sedi di distribuzione essendo soggette a frequenti riorganizzazioni aziendali (chiusure, spostamenti, parziali impresenziamenti nell'arco della giornata)
- la nota TRNIT-DT\P\2015\0014986 del 23/3/2015 prevede che in caso di ribattuta le mitigazioni di cui al

punto 4.3.2a (aumento di un unità del pda) debbano essere mantenute 'fin dall'inizio'

Si richiede

- che per ogni divisione (DTR, DPLH, FR, FA, FB) venga fornito al personale l'elenco sempre aggiornato delle località dove risulta necessario richiedere l'aumento del modulo di scorta (come già viene garantito per l'elenco delle sedi di manutenzione del materiale rotabile).
- che venga esplicitato se, giunti a termine corsa in località NON sede di impianto equipaggio senza l'incremento del pda, qualora non sia possibile ripristinare l'anormalità al bp, si possa o meno effettuare il treno di ribattuta in servizio viaggiatori con modulo di scorta NON incrementato.

(tale circostanza, vista la rarefazione degli impianti di distribuzione del personale viaggiante e l'impossibilità di interscambiarsi il personale tra divisioni diverse, è assai frequente)

2) Oggetto: indisponibilità cab-radio o car-kit.

Premesso che

- l'argomento in oggetto è normato dalle NCR - Parte Seconda (Apparecchiature Tecnologiche di Terra) Sezione I (già all.XIII IPCL) in particolare al paragrafo 4 della Parte II.
- la Direzione Tecnica Trenitalia in data 16/5/2014 ha emesso nota TRNIT-DT\2014\0025552.

Considerato che

- il Gestore dell'Infrastruttura nelle NCR precisa che "[...omissis...] *Le Imprese Ferroviarie proprietarie del mezzo di trazione devono garantire la dotazione di quest'ultima tipologia di apparecchiatura mobile efficiente nella cabina di guida in testa al treno. [...]*"
- la nota della Direzione Tecnica non prevede alcuna mitigazione fino al rientro del materiale in sede di manutenzione (per un tempo che può arrivare a 48 ore)
- attualmente circolano per settimane mezzi con cabine di guida provviste dei dispositivi in oggetto guasti grazie alla nota della D. T. che afferma " [...omissis...] *Nel caso che per necessità contingenti (es. mancanza scorte) il veicolo interessato ad avaria Cab-Radio/Car-Kit non possa essere sottoposto a riparazione, oltre il limite sopra indicato i relativi treni devono essere effettuati con due Agenti di Condotta.*"
- vista l'orografia del territorio, in molte tratte ricco di gallerie, l'affidabilità del collegamento GSM-R non è garantita con il solo utilizzo dell'apparato palmare in dotazione al personale.

Si richiede

se sia ammissibile per un'Impresa Ferroviaria derogare in maniera così arbitraria dalle norme del Gestore dell'Infrastruttura.

Distinti saluti

per l'Esecutivo Nazionale

catalano@associazioneecat.it

Antonino Catalano
