

**CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base**  
**Via Cavour 101, 00184 Roma**  
**Tel. 0648029250 Fax 064828857**  
[cub.roma@postacert.it](mailto:cub.roma@postacert.it) , [cubtrasporti@pec.net](mailto:cubtrasporti@pec.net) , [cub-trasporti@libero.it](mailto:cub-trasporti@libero.it)

Roma, 9 novembre 2017

Spett. **ANSF**  
*agenzia.sicurezza@pec.ansf.gov.it*

**pc Trenitalia**  
CDA e AD  
*segreteriaacdati@cert.trenitalia.it*

**Direzione Tecnica Trenitalia**  
*Ing. M.Caposciutti*  
*fax 0554633568*

Oggetto: DEIF 56 del 6.11.2017 in vigore dal 1.12.2017

Siamo costretti a denunciare ancora il tentativo dell'impresa Trenitalia di sforbiciare i propri impegni presi in materia di mitigazione del rischio in relazione ai treni che per guasto si trovino a viaggiare privi della prescritta protezione del Controllo Centralizzato della Chiusura Porte in cabina del locomotore (CCCP di seguito). Dopo i giochi a rimpiattino sulla dizione di impianto equipaggi, dopo le lettere interne prive di rango normativo che intendevano differenziare le stazioni sede di impianto da quelle di nodo dove i treni IC più spesso hanno fermata al fine di rifiutare l'agente di rinforzo, dopo la DEIF 4.6 poi ritirata, dopo la DEIF 4.8 poi ritirata, oggi a soli pochi mesi da quest'ultima siamo davanti ad un nuovo reiterato tentativo di elusione. Ricordiamo che il provvedimento di aumentare la squadra di scorta di un'unità quale mitigazione a fronte del guasto 1) è stato scelto dall'azienda fra altri possibili, e più radicali, perché già di costo minore; 2) esso è fortemente insufficiente rispetto a ciò cui dovrebbe sopperire; 3) inoltre la Disposizione attualmente in vigore contiene già un numero ampio di casistiche di flessibilità degli obblighi (come le vetture in servizio con tutte le porte guaste, la possibilità di riutilizzo - ribattuta- del materiali a termine corsa in sedi prive di IMC, possibilità di mantenere il guasto laddove esso riguardi vetture/locomotori non assegnati all'impianto in cui il guasto sia trattato, etc).

Anche in questa occasione dobbiamo denunciare l'evidente priorità data dall'azienda all'economicità rispetto alla massima sicurezza possibile nei casi di situazioni di degrado del sistema cosiddetto di 'lateralizzazione' delle porte di salita dei treni. In particolare, nel solco delle forzature già altre volte messe in atto da Trenitalia, nella DEIF in oggetto vengono elencate le località dalle quali applicare le azioni mitigative del rischio in caso di degrado al sistema di lateralizzazione (aumento squadra di scorta PdA) ignorando strumentalmente numerose località provviste di Impianto Equipaggi IC con relativo turno lavorativo.

Nello specifico:

-Vengono esclusi, senza alcuna motivazione ed al solo scopo di eludere un costo industriale, Impianti PdA che hanno in forze centinaia di Agenti: Firenze (oltre 90 agenti), Torino (circa 30 agenti), Verona (oltre 60 agenti), Venezia (circa 30 agenti) Trieste (10 agenti), Piacenza (circa 20 agenti), Salerno (25 agenti), Paola (circa 30 agenti), Pescara (oltre 20 agenti), Foggia (40 agenti), Lecce (9 agenti), Taranto (2 agenti), Domodossola (oltre 20 agenti). Già questo crediamo sia sufficiente a descrivere la gravità della situazione.

-I suddetti Impianti servono località e nodi ferroviari di cruciale importanza. Molti sono origine corsa di svariati treni sia AV che IC/ICN (Torino, Trieste, Venezia, Firenze, Salerno ad esempio), altri

sono stazioni di transito strategiche nelle lunghe tratte dei treni IC/ICN/EN. Non considerare questi Impianti/Località è un controsenso dal punto di vista della sicurezza d'esercizio: 1) treni con CCCP guasto da origine corsa senza possibilità di applicare la mitigazione del rischio, in assenza di provvedimenti di sostituzione del materiale. 2) treni con CCCP guasto e senza mitigazione del rischio anche per centinaia di km e morfologia territoriale con larga incidenza di gallerie (es. bo-rm) pur transitando da stazioni servite da Impianti PdA.

Una situazione che farebbe regredire in modo evidente la gestione delle situazioni di degrado della sicurezza.

-Manca ogni riferimento ai treni media/lunga percorrenza circolanti nella Regione Sicilia che, per scelta organizzativa aziendale, vengono scortati da personale alle dipendenze della Divisione Trasporto Regionale in assenza di Impianti Equipaggi DPLH. In base al dettato della DEIF 56.0 si verrebbe a creare una paradossale situazione in cui i treni media/lunga percorrenza potrebbero viaggiare con CCCP guasto senza alcun provvedimento di mitigazione. Un altro segnale evidente del vero scopo della Disposizione.

-In riferimento al Trasporto Regionale evidenziamo l'assenza di molti presidi PdA all'interno delle varie Regioni con rischi, anche in questo caso, di molti treni circolanti con CCCP guasto e senza mitigazione del rischio.

Perché un elenco di impianti e non il semplice principio preesistente dell'invio dell'agente di rinforzo alla squadra di scorta dal primo impianto utile? Perché l'abbandono del semplice quanto ragionevole equazione tra necessità dell'aumento di un unità = dal primo luogo in cui si trova a portata del treno? Bene, è evidente che in questo modo l'azienda intende così deputare solo alcuni impianti e non altri. Riduce il numero degli impianti atti allo scopo per ridurre il numero delle mitigazioni. Anziché mettere a disposizione gli impianti del trasporto regionale per quello a lunga percorrenza e viceversa, come sarebbe ragionevole avendo personale formato, riduce arbitrariamente il campo del suo impegno.

In sintesi si ritiene che, se questa nuova DEIF 56 entrasse in vigore, la realtà che ne scaturirebbe andrebbe in forte contrasto con gli obblighi aziendali di garanzia della maggior sicurezza possibile; verrebbero inoltre smentite tutte le indicazioni, raccomandazioni e direttive emesse in anni di lavoro dalla stessa ANSF più volte intervenuta nell'ambito della gestione della sicurezza delle porte di salita, col risultato che l'azienda si sentirebbe confermata nell'insistenza con cui in questi anni ha tentato le forzature. Se un risparmio di energie di impresa vogliono essere realizzate, l'azienda scommetta piuttosto sulla sua capacità organizzativa di rinnovare e mantenere i materiali rotabili anziché trovare scorciatoie formali. Perdurano infatti le casistiche di convogli circolanti senza la protezione del CCCP.

Per quanto esposto si chiede un celere e deciso intervento dell'Agenzia che porti al ritiro della DEIF 56.0 ripristinando il principio di intervento al treno dal primo impianto/località utile sede di turno PdA come esposto nella serie DEIF 4.9.

Confederazione Unitaria di Base Trasporti  
Coordinatore Nazionale - *Antonio Amoroso*

