

CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base

Via Cavour 101, 00184 Roma

Tel. 0648029250 Fax 064828857

cub.roma@postacert.it , cubtrasporti@pec.net , cub-trasporti@libero.it

Roma, 28 giugno 2017

Spett. ANSF

Direttore Amedeo Gargiulo

agenzia.sicurezza@pec.ansf.gov.it

Oggetto: emissione della DEIF di Trenitalia 4.8

Scriviamo in merito all'emanazione da parte di Trenitalia della DEIF 4.8 ("Gestione dei convogli composti da veicoli attrezzati con sistemi di comando e controllo centralizzato delle porte") del 26 giugno 2017 ed in vigore dalle 00.01 del 04/07/2017.

Sorprendente appare la distanza di 8 giorni fra emissione ed entrata in vigore: ancora una volta in spregio ad ogni minima assunzione di responsabilità tanto formativa e perfino banalmente informativa nei confronti del personale che vi opera.

Nel merito del dettato della DEIF in parola si rilevano serie lacune, tanto più gravi in considerazione che l'azienda sta disciplinando la sicurezza del trasporto e dei trasportati:

- **PUNTO 4.1:** Nei casi di prima corsa dopo l'uscita da IMC persiste, nel caso di guasto al sistema di CCCP, la differenziazione fra guasto riconducibile alle vetture o al locomotore (punto 4.1 ultimo capoverso) e nel secondo caso si prevede la possibilità di espletare ugualmente il servizio se il locomotore in servizio non è del tipo assegnato all'IMC di competenza della località (in base alla DEIF 43 rv). Appare questo un escamotage, senza nessuna base tecnico/normativa, per eludere il rientro del materiale presso l'impianto di manutenzione. Le assegnazioni di locomotori/vetture ai vari IMC può avere valenza organizzativa interna aziendale ma non possono avere alcun impatto sulla sicurezza.

- **PUNTO 4.2.3:** in riferimento all'azione mitigativa in caso di guasto al sistema di CCCP si evidenzia:

1. La sconcertante dizione "*tale mitigazione deve essere adottata ogni qualvolta sia ragionevolmente attuabile. La mancata applicazione di quanto sopra deve ritenersi fatto eccezionale motivato dalla effettiva impossibilità di realizzarla*" risulta essere una totale negazione di ogni mitigazione del rischio, laddove l'azienda si smentisce rimangiandosi la strada fin qui deliberatamente imboccata di tamponare il guasto con l'aumento del Personale di Scorta. La nuova DEIF sul punto è (volutamente) vaga, rarefacendo quello che prima era un pronunciamento certo. Si lascia che il guasto di sicurezza (il venir meno della protezione del CCCP), anziché sulle norme richiamabili dal personale di esercizio, sia messo in mano ad una non controllabile posizione presa in forza della gerarchia datoriale. Di più, essa lascia così intendere che aspetti organizzativi, anche contingenti, possano prevalere sulla riduzione del rischio. Essa quindi antepone le proprie esigenze anziché affrontare organizzativamente il guasto, dimostrando esplicito disinteresse verso la sicurezza del trasporto e, a conferma di quanto più volte denunciato a codesta Agenzia, il primato dell'economicità gestionale sulla stessa sicurezza.

Negli anni, e l'ANSF si è resa sempre partecipe e impegnata, abbiamo assistito a forzature aziendali di ogni tipo (da "disposizioni interne" e/o DEIF cassate dalla stessa Agenzia a

- forzature attuate da singoli Responsabili) pur di risparmiare sul personale, la dizione su esposta certifica questo intento in toto ed è, in funzione della sicurezza, inammissibile.
2. Segue, ultimi due capoversi del punto 4.2.3, la possibilità di aumentare di una unità il numero degli agenti PdA tramite l'utilizzo di agenti di condotta. Anche in questo caso trattasi della conferma implicita del fatto che tutte le segnalazioni delle OO.SS. a codesta agenzia sull'utilizzo improprio di agenti PdC erano fondate nonostante le rassicurazioni aziendali. Si aggiunga che, nel caso di invio di un agente di condotta, si prevede (sotto loro stretta responsabilità) che il Capotreno istruisca l'agente di condotta sulle attività da svolgere. Una situazione inaccettabile per la mancanza delle necessarie abilitazioni da parte del PdC, per la conoscenza dei materiali rotabili, per le diverse fattispecie di sicurezza che possono verificarsi soprattutto rispetto ai viaggiatori, per l'indebita responsabilità formativa scaricata sul Capotreno. A nulla vale la vuota dizione "in forza delle prerogative riconosciute agli dal quadro normativo nelle situazioni di emergenza" che, oltre ad apparire un mero tentativo di giustificare l'operazione, tenta di confutare il concetto di emergenza (inconvenienti di esercizio in linea ad esempio) in una pratica gestionale programmata. È infatti certificato dai turni di servizio che l'azienda tende a ridurre il più possibile la presenza di agenti PdA utilizzabili per l'aumento della squadra di scorta.
- **ALLEGATO C:** come già detto in occasione dell'uscita della 4.7, si ritiene che richiamare la circostanza di gruppi "di mezzi leggeri privi di porte negli intercomunicanti" non esenti da puntuali considerazioni mitigative in caso di chiusura porte di salita. Rispetto agli altri materiali infatti manca il presenziamento esclusivo nel caso di due porte chiuse sullo stesso lato di vettura (già di per sé oggetto di critica ad avviso della scrivente), manca la preoccupazione di non creare il *cul de sac* nel caso di porte di estremità (di cui si consente perfino la chiusura di due), manca la complicazione degli esempi come il caso di agente unico (capotreno in cabina) o di effettuazione di complessi multipli. I disegni riportati ad esemplificazione sono inoltre fuorvianti sul punto che riporta due porte per elemento centrale del complesso, mentre nella maggior parte dei materiali circolanti vi è solo una porta, con la conseguenza che due porte consecutive guaste creano un impedimento alla fuoriuscita in emergenza di almeno due vetture/elementi.

In considerazione delle gravi questioni su esposte, in parte già denunciate a codesta Agenzia ed in parte introdotte con la nuova DEIF 4.8, ed in funzione dell'obiettivo della massima sicurezza del trasporto ferroviario, SI CHIEDE PERTANTO CHE ANSF SI ADOPERI PER IL RITIRO DELLA DEIF IN OGGETTO.

Confederazione Unitaria di Base Trasporti
Coordinatore Nazionale – Antonio Amoroso

