

CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base
Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma
Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007
cubtrasporti@pec.net - cub.roma@postacert.it - cub-trasporti@libero.it

Roma, 7 settembre 2018

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

pc
Ministero dei Trasporti
e delle Infrastrutture
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Trenitalia
CDA e AD
segreteriaacdati@cert.trenitalia.it

Direzione Tecnica Trenitalia
Ing. M.Caposciutti

Oggetto: DEIF 4.10, richiesta sospensione entrata in vigore e modifiche alle norme contenute

Nonostante i reiterati rilievi inviati a codesta Agenzia (lettere del 26.06.18 e del 08.07.18 che si allegano alla presente) riguardo i contenuti della nuova DEIF 4.10, abbiamo assistito ad un balletto di modifiche -mai risolutive- che hanno solo ingenerato ulteriore confusione nei lavoratori direttamente interessati.

Rimanendo in essere, ad oggi, tutte le gravi problematiche denunciate, aggravate dalla totale assenza di formazione professionale chiediamo con estrema urgenza IL RINVIO DELL'ENTRATA IN VIGORE DELLA DEIF 4.10 fino al recepimento delle importanti questioni di sicurezza poste nelle precedenti comunicazioni e solo dopo un programma di adeguata professionalizzazione.

Approfittiamo della presente comunicazione per integrare quanto già denunciato in precedenza, nello specifico:

1) materiali in uscita da IMC con porte fuori servizio con pellicolatura vetro.

Siamo a conoscenza di casi di materiali in uscita da IMC, Milano in particolare, con porte fuori servizio e condizionate con pellicolatura ai vetri che, tuttavia, risultavano integri. Oltre all'integrità dei vetri, i libri di bordo delle vetture presentavano precedenti segnalazioni di porta con guasto al sistema di chiusura/blocco o addirittura la sospetta mancanza della "matrice" dell'ultima scheda di segnalazione. È pertanto evidente la volontà di eludere le restrizioni della DEIF 4.9 riguardo i materiali in uscita da Impianto di manutenzione con operazioni che intaccano la sicurezza e le responsabilità stesse del Capotreno nell'applicazione delle prescrizioni normative. Operazioni condotte sfruttando strumentalmente la formalità della nota 3 del punto 4.1 della DEIF 4.9 che non ricomprende fra i guasti ostativi alla partenza del treno, in caso di prima corsa dopo l'uscita da IMC, i casi di porte staffate per vetri crettati: una evidente elusione degli interventi manutentivi. Contestiamo inoltre il principio stesso della nota suddetta che evidentemente non considera un vetro crettato (comunque esso sia "messo in sicurezza") un elemento di rischio per la sicurezza d'esercizio, ignorando tutta una serie di eventi -incroci ad alta velocità che potrebbero provocarne la definitiva rottura con rischi di non poco conto ad esempio - contraddicendo il dettato stesso della DEIF 4.9 che al punto 3 esclude la presenza di "non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, dei passeggeri, dei lavoratori interessati o terzi". Insomma dal punto di vista dell'incolumità del viaggiatore fa poca differenza

se la porta (possibilità di fuoriuscire) si trovi fuori servizio per guasto intrinseco del suo funzionamento o "solo" perché presenta un vetro cretato.

Chiediamo che, nel rispetto del punto 3 della DEIF 4.9 e della sicurezza dell'esercizio, venga eliminata l'eccezione prevista -per materiali in uscita da IMC- per porte con vetro cretato e pellicolato. In attesa di tale provvedimento diffidiamo da ogni tentativo di utilizzare questa deroga per nascondere guasti ai sistemi di apertura/chiusura/blocco delle porte di salita.

2) pressioni sul Capotreno per indurlo a violare le norme della DEIF 4.9

si rinnovano puntualmente i casi di pressioni sul PdA per eludere le norme restrittive della DEIF 4.9, anche in situazioni di prima corsa dopo l'uscita da IMC. E' ormai prassi che la Sala Operativa -anzichè limitarsi a ricevere le previste comunicazioni formali sullo stato di non idoneità del materiale rotabile- si rivesta di un'autorità non prevista provando a costringere il Capotreno a partire in ogni modo. Si aggiungano telefonate varie di sedicenti responsabili mirate ad ottenere lo stesso obiettivo ed interpretazioni normative totalmente strumentali.

Chiediamo un intervento che ponga definitivamente fine a questa pericolosa prassi che intacca direttamente la sicurezza dell'esercizio e ristabilisca il dovuto rispetto delle norme in vigore da parte di tutti gli attori coinvolti.

Si allegano alla presente le precedenti nostre comunicazioni del 26.06.18 e del 08.07.18.

Distinti saluti.

Confederazione Unitaria di Base Trasporti
Coordinatore Nazionale - Antonio Amoroso

