

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

Roma, 24 luglio 2019

Spett. **Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria**
agenzia.sicurezza@pec.ansf.gov.it

p.c. **Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture**
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Trenitalia
- **CDA e AD** segreteriaacdati@cert.trenitalia.it
- **Direzione Tecnica**

Oggetto: DEIF serie 4 di Trenitalia versione 11 - problemi irrisolti, confondimenti e conseguenze

Facendo seguito alle nostre comunicazioni, ultima del 7 dicembre 2018, rileviamo dall'uscita dell'ennesima revisione della DEIF serie 4 (siamo alla 4.11 in vigore dal 9 giugno 2019) che anziché migliorare le procedure di sicurezza, esse vengono modificate dall'impresa in termini più consoni all'aspetto produttivo. Nello specifico:

- 1) Da una situazione di giusta e logica parificazione fra i "treni esteri in ingresso in stazione di confine" e i "treni in partenza da stazione di origine non sede di IMC" prevista dalla precedente DEIF 4.10, siamo passati -dopo i già denunciati casi di ordini illegittimi al personale dei treni- ad una regolamentazione molto meno restrittiva che prevede (con sostanziale ratifica normativa del contenuto di quegli ordini illegittimi di allora) la partenza da stazione di confine con lateralizzazione guasta fino ad una stazione prefissata dalla stessa DEIF. Il problema resta lì, ma adesso si permette al treno di viaggiare in degrado, e con tutti i rischi connessi, per centinaia di chilometri.
- 2) Questo tipo di deroga non tiene in considerazione che dei due treni riportati almeno uno è composto da materiale ÖBB rispetto al quale non esiste differenza tra guasto alla segnalazione di blocco porte in cabina di guida e guasto lateralizzazione, essendo (come da Allegato A alla stessa DEIF 4.11) da intendersi solo il guasto lateralizzazione. Ciò non fa che rendere la deroga più pericolosa.
- 3) La strumentalità di questa ultima revisione è facilmente riscontrabile nel fatto che vengono "normati" solo due treni (201 Parigi-Venezia e 295 Vienna/Monaco-Roma), ossia curiosamente proprio quelli protagonisti degli ordini illegittimi aziendali, mentre vengono lasciati fuori altri treni (237 Vienna/Monaco-Milano, 1237 Vienna-Livorno ad esempio) che nulla hanno di diverso rispetto a quelli normati. La confusione tra il personale rischia di aumentare.
- 4) Si è optato per una distanza molto lunga per la percorrenza dei treni senza la protezione lato viaggiatori. Nel caso di quelli da Tarvisio potevano essere individuate stazioni intermedie come Udine o la deviazione su Mestre (persino Mestre officina?)...
- 5) Trattasi di un evidente passo indietro che non trova giustificazione né formale né sostanziale allorché si prevede un'azione di mitigazione del rischio (raccomandarsi con il Regolatore della

Circolazione di evitare per quanto possibile di fermare il treno) tanto empirica quanto inefficace. Infatti la marcia privilegiata, riguardando le precedenze fra treni, non esclude alcunché circa fermate per inconvenienti dovuti alla linea, al materiale o evenienze di altro tipo.

6) La mitigazione adottata mostra tutta la sua vacuità di espediente posticcio perché neanche sviluppato: che succede se il treno si ferma? quali soluzioni procedurali o strumentali devono essere adottate? quali gli scenari? Niente.

7) Si gioca pesantemente con i termini (senza porre attenzione che dietro ad essi vi è l'organizzazione di una tutela dell'incolumità dei trasportati), poiché nella soluzione individuata (partenza fino ad esempio Padova) il treno guasto dall'origine (confine nazionale) è ammesso a viaggiare con assenza della protezione di blocco porte per una tratta maggiore che nel caso del blocco perso durante il tragitto ("prima stazione atta al trasbordo").

8) Il sottofondo non esplicitato che renderebbe affidabile la mitigazione della mera marcia privilegiata risiede nel fatto che le vetture sono dotate del "blocco tachimetrico" ossia di un meccanismo che impedisce l'apertura delle porte sopra ad una soglia di velocità (descritto al punto 3 della DEIF 4). Ora, sebbene nella maggior parte dei casi il guasto al sistema tachimetrico produce, per logica negativa, il blocco permanente alle porte, non vi è tuttavia nessuna diagnostica evidente delle vetture in composizione che ne attesti il reale funzionamento (nella DEIF 37.13 appendice 2 pag.38 vi è la sola descrizione di una spia di guasto che ha più significati e non individua inequivocabilmente un guasto al blocco tachimetrico). Esso diviene adesso di massima importanza dal momento che rimane l'unico aggancio alla speranza della non apertura nel tragitto che il treno dovrà percorrere. Nel 2002 nei pressi di Vernio un incidente mortale accadde per questo motivo sul treno 1931 (viaggiatore fuoriuscito in corsa treno).

9) Anziché potenziare il presidio di confine con figure che possano intervenire in modo qualificato (quali la Verifica, anche di Mercitalia Rail), Trenitalia ha perfino recentemente esternalizzato la lavorazione di Manovra, allontanando da sé una delle figure il cui contenuto professionale può avere un ruolo attivo nella ricerca ed eliminazione del mancato consenso di chiusura porte in cabina di guida.

10) Al fondo la differenziazione fra treni esteri diurni, per i quali rimane la norma più restrittiva, e notturni (e neanche tutti) per i quali è prevista la deroga, è il fatto eclatante. Prevedere standard diversi in base all'orario è davvero inconcepibile e segno della subordinazione di questo ambito della sicurezza alla compatibilità di impresa.

Il giorno 20 luglio 2019 al treno 679, in origine da Milano c.le con provenienza da IMC, veniva riscontrata una porta guasta. Il convoglio veniva fatto partire ugualmente con comando aziendale (a firma del Dirigente Produzione IC, Fancelli - allegato). Il comando è patentemente illegittimo in base al regolamento superiore della RCF (art.16.8) che opportunamente recita "nella stazione di origine della prima corsa dopo uscita da IMC" proprio al fine evitare i trucchi usati in passato.

A ciò si aggiungono due considerazioni. Il convoglio ha effettuato tutto il giro previsto dal materiale? E se sì quale migliore riprova della natura della presa in carico del problema da parte di Trenitalia, se non eludere la norma considerata mero ostacolo allo svolgimento dell'attività di impresa? Quale dunque il peso della certificazione richiamata nel comando? Se è stato provato solo il consenso di chiusura, esso si ottiene anche con porte guaste chiuse o bypassate... Dal 2013 chiediamo evidenza delle prove fatte in officina, con documento consegnato al treno in analogia della prova freno, senza che sia mai stato esibito. Questo è forse il caso che più ne dimostra la necessità.

Cordiali saluti.

Confederazione Unitaria di Base Trasporti
Coordinatore Nazionale - Antonio Amoroso

