

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, 26 giugno 2018

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

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

Direzione Tecnica Trenitalia
Ing. M. Caposciutti
fax 0554633568

Oggetto: DEIF 4.10 del 18 giugno 2018

La DEIF 4.10 di Trenitalia del 18 giugno 2018 rinnova purtroppo il tentativo di anteporre elementi di convenienza industriale al raggiungimento dei massimi standard di sicurezza possibili. Purtroppo sono denunce che da più di un lustro sottoponiamo a codesta Agenzia e, seppur giunti faticosamente a definire alcuni elementi, si evidenzia un regresso generale in tema di sicurezza.

Nello specifico.

DIFFERENZIAZIONE STRUMENTALE FRA LE SITUAZIONI DI DEGRADO

il punto 4.2.3 introduce una differenziazione nelle situazioni di degrado: 1) guasto che riguarda *“il solo controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida ma la lateralizzazione rimane funzionante”* 2) guasto che riguarda *“.. sia il controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida che la lateralizzazione”*. In pratica la chiusura ed il blocco delle porte in assenza della segnalazione in cabina di guida, il caso più frequente in esercizio, viene incredibilmente derubricato dando per scontata una soddisfacente sicurezza visto che -in corso di viaggio- è garantito il proseguimento fino a termine corsa senza nessun tipo di azione mitigativa delegando al PdA la responsabilità sulle porte. Peraltro nell'Allegato A *“modalità per il riconoscimento delle anomalie al dispositivo di controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida”* non vengono considerate tipologie di materiali rotabili regolarmente circolanti come -per fare solo un esempio- i materiali OBB/DB. E' grave, in definitiva, come venga cancellato il principio stesso del sistema di Comando Controllo Centralizzato Chiusura Porte che risiede ovviamente nella possibilità di arrestare il treno non appena il PdC si avvede della mancanza della segnalazione. E' di tutta evidenza come, in assenza di segnalazione di blocco porte in cabina di guida, l'intero sistema debba essere considerato guasto con i provvedimenti più restrittivi.

ABOLIZIONE DI QUALSIVOGLIA AZIONE MITIGATIVA

architettando questa fittizia differenziazione dei guasti al CCCP si elimina, come detto, qualsivoglia azione mitigativa del rischio: nel primo caso di degrado, quando si ha la pretesa di considerare la lateralizzazione funzionante senza il controllo di chiusura e blocco porte in cabina di guida, semplicemente il controllo delle porte viene demandato al PdA ed il treno può arrivare a fine corsa, senza azioni mitigative ritornando a tempi ormai remoti in tema di sicurezza delle porte di salita dei treni e affidando alla fortuna la sicurezza di centinaia di viaggiatori e dei lavoratori. Dubitiamo sia stato chiesto a Trenitalia come possano uno o due agenti PdA garantire che il treno non percorra decine di chilometri con una o più porte aperte per quanto assiduo e scrupoloso possa essere il controllo del PdA. Nel secondo caso, guasto segnalazione in cabina e guasto

lateralizzazione secondo la teoria aziendale, da una parte si prevede che il treno non possa ripartire se fermo in stazione con binario di precedenza e marciapiede per servizio viaggiatori, dall'altra si prevede che possa viaggiare (fino a 150km) se il guasto avviene in linea o in stazione priva di binario di precedenza e marciapiede delegando alla Sala Operativa l'organizzazione dei provvedimenti *"nella prima stazione utile"*. Una evidente contraddizione. Si arriva poi a delegare al Capotreno la decisione di proseguire fino a termine corsa senza nessuna protezione e azione mitigativa raggruppando tutti i viaggiatori in tante vetture quanti sono gli agenti PdA (quindi in una o due) tenendo tutte le porte chiuse tranne quelle di un vestibolo da presenziare. Una situazione assurda e tutto meno che sicura visto che pone come limite i termini di sovraffollamento (PEIF 38) dunque anche il doppio dei viaggiatori a vettura da evacuare (nel caso) da una porta. Per non parlare delle altre incombenze di sicurezza del PdA che una tale situazione renderebbe non rispettabili. **Evitiamo di esporre le decine di pericolosissime e scontate casistiche che possono presentarsi (e si sono presentate) in un caso di degrado del genere, basterebbe l'ultimo caso di grave infortunio ad una viaggiatrice a Piacenza per chiarire che le azioni mitigative non sono mai abbastanza, figurarsi se non ci sono proprio perchè deppennate.**

"RIBATTUTE"

si prevede una strumentale differenziazione in tema di "ribattuta", da una parte se ne vieta l'effettuazione, in caso di guasto, per i treni della DPLH, dall'altra si permette la ribattuta *"per il primo treno della mattina"* per i treni della DTR. Fermo restando il corretto e restrittivo principio di base non è accettabile la "deroga" per i treni DTR, come se le problematiche e, soprattutto, i rischi derivanti dal degrado fossero differenti in base alla semplice classificazione commerciale dei treni. Ci sembra doveroso eliminare tale "deroga".

sempre in tema di "ribattuta" segnaliamo una incoerenza (punto 4.1) quando si prevede che in caso di porte poste fuori servizio nella stazione di origine (non sede di IMC) con sistema funzionante, il treno debba essere inviato in IMC a termine corsa. La lettera della DEIF non prevede che il materiale debba essere mandato in IMC a termine corsa se le porte vengono poste fuori servizio in corso di viaggio. Stesso degrado e differente norma di sicurezza.

Nell'espone i principali ed urgenti elementi critici della DEIF in oggetto vogliamo aggiungere come ancora i lavoratori, responsabili per le loro mansioni di sicurezza, sono costretti a confrontarsi con norme in continuo divenire suppur riferite a fattispecie ormai annose e sempre fonte di infondate interpretazioni aziendali che spesso si trasformano -come più volte denunciato- in forzature. Da aggiungere che, come in altre circostanze, nessun aggiornamento professionale in aula è stato previsto a tutt'oggi.

Dopo anni di esposti, denunce e cambiamenti, è evidente la necessità di norme restrittive, chiare, non interpretabili e durature.

Ci riserviamo integrazioni riguardo altri aspetti rimasti ancora insoluti.

Distinti saluti

Confederazione Unitaria di Base Trasporti
Coordinatore Nazionale - Antonio Amoroso

