

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 dicembre 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

Oggetto: entrata in vigore DEIF 4.10 Trenitalia

Facciamo seguito alle tre precedenti nostre comunicazioni riguardo l'emissione della DEIF 4.10 per ribadire, considerando l'ultima revisione che entrerà in vigore a breve, alcuni elementi critici:

1) Rimane la differenziazione strumentale fra le situazioni di degrado (guasto alla segnalazione BP in cabina di guida e guasto alla lateralizzazione).

per definizione il Comando Controllo Centralizzato di Chiusura Porte in cabina di guida ha alla base la segnalazione immediata al PdC di una o più porte aperte/non bloccate; eppure permane la pericolosa differenziazione fra guasti che permette ad un treno con tale segnalazione guasta di proseguire il viaggio senza azioni mitigative. 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. Delegare al PdA il controllo della chiusura/bloccaggio delle porte equivale ad accettare il rischio che il treno percorra -non avendo il PdA il dono dell'ubiquità- decine di chilometri con una o più porte aperte o non bloccate.

Pertanto chiediamo:

- **che venga eliminata** la differenziazione fra guasto segnalazione BP in cabina di guida e guasto lateralizzazione, considerando in entrambi i casi il sistema di sicurezza guasto con i provvedimenti più restrittivi già previsti nella DEIF 4.10 per i casi di guasto alla lateralizzazione.
- **che**, nell'attesa della modifica suddetta, l'azienda inserisca con urgenza in allegato alla DEIF 4.10 l'elenco delle località sedi di Verifica (da qualsiasi Divisione aziendale dipenda).

2) In riferimento ai rilievi già contenuti nella precedenti nostre comunicazioni, torniamo a chiedere:

- A) **l'eliminazione** della deroga, nel caso di prima corsa dopo l'uscita da IMC, riguardante le porte fuori servizio per vetro cretato e pellicolato che -evidentemente- rimane un fattore di rischio.
- B) **l'eliminazione**, in caso di guasto alla lateralizzazione, della possibilità per il Capotreno -che già l'azienda sta facendo passare come obbligo- di arrivare fino a destino lasciando aperta una vettura per ogni agente PdA presente a bordo presenziando un solo vestibolo e raggruppando tutti i viaggiatori nella vettura/e rimaste in servizio commerciale.
- C) **l'inserimento** del mancato sblocco delle porte selettivo per lato fra le fattispecie di guasto alla lateralizzazione, ora desumibile dal combinato disposto delle norme della DEIF 4.10 e 37 rv ma non chiaramente specificato nella DEIF 4.10. Sul punto chiediamo inoltre che venga eliminata la differenza di

comportamento del PdA/PdC nei casi di guasto allo sblocco porte in cabina di guida attualmente presente nelle due DEIF suddette.

D) **l'eliminazione** della "ribattuta" per i treni del Trasporto Regionale.

E) **viste** le forzature da sempre messe in atto dalla Sala Operativa sul PdA, ampiamente segnalate tra l'altro, nell'applicazione delle DEIF serie 4, chiediamo che vengano eliminate le parti in cui la stessa Sala Operativa comunica al PdA/PdC alcuni elementi per il proseguimento del servizio in presenza di guasti. Nello specifico: **a)** in caso di guasto lateralizzazione non in stazione, la comunicazione della prima stazione munita di marciapiede e binario di precedenza in cui il treno deve fermarsi. Comunicazione inutile visto che la DEIF 4.10 parla di proseguimento fino alla prima stazione munita di binario di precedenza e marciapiede ed il personale del treno non ha certo bisogno della comunicazione della S.O. per individuare tale stazione. **b)** indicazione della stazione dove è presente personale della Verifica per intervento manutentivo in caso di guasto alla segnalazione blocco porte in cabina. **In definitiva si chiede** che queste comunicazioni, potenzialmente fonte di pericolose interpretazioni, siano eliminate in favore del dettato della DEIF (prima stazione munita di binario di precedenza e marciapiede per servizio viaggiatori) sia nei casi di guasto lateralizzazione che in caso di guasto alla segnalazione di blocco porte in cabina di guida.

Rimaniamo inoltre in attesa di vostra convocazione in merito alle problematiche più volte segnalate.

Distinti saluti.

Confederazione Unitaria di Base Trasporti
Coordinatore Nazionale - Antonio Amoroso

