

**CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base**

Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma

Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007

[cubtrasporti@pec.net](mailto:cubtrasporti@pec.net) - [cub.roma@postacert.it](mailto:cub.roma@postacert.it) - [cub-trasporti@libero.it](mailto:cub-trasporti@libero.it)

Roma, 8 luglio 2018

Spett. ANSF  
[agenzia.sicurezza@pec.ansf.gov.it](mailto:agenzia.sicurezza@pec.ansf.gov.it)

pc **Trenitalia**  
CDA e AD  
[segreteriaacdati@cert.trenitalia.it](mailto:segreteriaacdati@cert.trenitalia.it)

**Direzione Tecnica Trenitalia**

Ing. M.Caposciutti  
fax 0554633568

Oggetto: DEIF 4.10 Trenitalia, secondo avviso

È del 3 luglio scorso l'invio, sui Tablet di servizio del Personale, di una "nuova versione" della DEIF 4.10 del 18 giugno 2018. Segnaliamo innanzitutto come questa "versione" abbia sostituito la precedente emissione *in sordina*: mantenendo stessa denominazione e stesse date di emissione ed entrata in vigore. Le modifiche riguardano la possibilità di riibattuta/partenza da origine con guasti a singole porte ma con lateralizzazione funzionante. Priva di riferimenti procedurali di trasparenza (4.11? 4.10.1?) essa rischia di dar luogo, ovviamente, a forte confusione nel personale potendo essere facilmente scambiata per uno dei tanti doppi invii sul tablet. Denunciamo quindi:

- la procedura tutt'altro che corretta di questa emissione che mantiene identiche denominazioni pur con modifiche nel contenuto e, peggio ancora, priva di una qualsiasi "accompagnatoria" di Direzione Tecnica che ne esplicitasse la natura e le modifiche.
- l'estrema confusione generata nei lavoratori che aggrava ***l'assoluta mancanza di formazione a seguito di importanti modifiche alle procedure di sicurezza***; formazione che, evidentemente, l'azienda vuole soddisfare con un "tutorial" (peraltro poco preciso) inviato sul tablet di servizio.
- il mantenimento di tutte quelle criticità da noi evidenziate con ns. del 26 giugno scorso, che qui di seguito si riportano integralmente.

**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 depennate.**

#### **"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".

In definitiva l'operazione condotta dall'impresa ferroviaria, a parte l'elemento più restrittivo dell'impossibilità di partire/ribattere da stazione di origine senza cccp -solo per treni di lunga percorrenza in tema di ribattuta-, torna a riproporre intenti di taglio di costi a spese della sicurezza, già tentati in modo smaccato con le emissioni 4.6, 4.8, serie 56 etc. E' infatti evidente come la DEIF 4.10 implichi

1) l'abbassamento generalizzato degli standard di sicurezza configurando, da questo punto di vista, un ritorno indietro di 6 anni, (eliminazione dell'agente PdA di rinforzo considerando "azione mitigativa" il mero affidamento al CT dello stato costante delle porte durante il viaggio!);

2) la sottovalutazione del 'solo' guasto al cccp (elemento di protezione sancito da tutte le normative maggiori, RCT etc) per spostare l'attenzione investendo di rilievo il guasto completo della lateralizzazione (tutti gli operatori hanno fino ad oggi ritenuto di identificare i due) che è confinato in una casistica residuale;

3) lo scarico di responsabilità sugli operatori ultimi, oggettivamente e in tutta evidenza non in grado di sopperire ad un sistema automatico di controllo (raggruppare tutti i viaggiatori di un convoglio in una/due vetture con metà porte chiuse?!);

4) la mancata valorizzazione delle esperienze vissute, nucleo di miglioramento dinamico del SGS, laddove né la gravità delle casistiche di viaggiatori intrappolati nelle porte sono presi in considerazione, né ad esempio l'ultimo infortunio della serie (piacenza 26 maggio us) sarebbe stato evitato con la nuova articolazione normativa.

5) un reiterato disprezzo formativo: non programmando scuole mirate e producendo nuove versioni difformi della medesima emanazione senza sottolineare le differenze apportate.

Pur mancando solo sette giorni all'entrata in vigore **non registriamo interventi da parte di ANSF e non possiamo che investire della questione gli organi di vigilanza:** nel frattempo l'indicazione ai lavoratori sarà quella di operare con la massima cautela e prendendosi tutto il tempo necessario per i controlli al materiale.

Distinti saluti

**Confederazione Unitaria di Base Trasporti  
Coordinatore Nazionale - Antonio Amoroso**

