

**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.romaeprovincia@legalmail.it](mailto:cub.romaeprovincia@legalmail.it) - [cub-trasporti@libero.it](mailto:cub-trasporti@libero.it)

Roma, 9 gennaio 2019

**Spett. Ministero dei Trasporti**

**Agenzia Nazionale per la  
Sicurezza Ferroviaria**

**Trenitalia AD e CDA**

**pc Trenitalia, Direzione Tecnica**

Oggetto: DEIF 4.10 violazioni in ambito sicurezza di esercizio e dei trasportati,  
treni provenienti dall'estero in stazione di confine privi di protezione CCCP  
Rif: lettera CUB Trasporti del 30.12.2018 e precedenti

Con l'ultimo (terzo) episodio di comando in aperta violazione delle norme di sicurezza, al treno 225 del 7.1.2019, la situazione di gestione di tali processi di sicurezza è divenuta intollerabile. Non solo l'impresa ferroviaria Trenitalia è allo stesso tempo fonte di emanazione normativa, soggetto applicatore e di autocontrollo, non solo siamo giunti alla decima versione della stessa Disposizione di Esercizio tra tira e molla e tentativi impudici di ridimensionarne la portata, non solo l'azienda affidava puntualmente nel tempo alla pratica di esercizio i tentativi di elusione tra circolari extranormative e "voce grossa" dei superiori, non solo questa stessa ultima versione della DEIF ha visto tre diverse stesure (4.10.1, 4.10.2, 4.10.3?), adesso ricomincia il balletto delle interpretazioni.

Mentre Trenitalia continua a baloccarsi con le virgole *legalesi* o cerca di far pesare il "rapporto di lavoro" reale con gli operatori di sicurezza a dispetto della formale chiarezza normativa, avvengono gli incidenti, i pericolati incidenti, i treni viaggiano senza protezione sulle porte di salita, garantita oggi solo dal non più eludibile funzionamento del CCCP. Il contegno mantenuto dall'azienda ancora oggi è in spregio di ogni presa in carico del problema sicurezza in questo ambito (in ragione di calcoli assicurativi?), disprezzo per gli interlocutori istituzionali di controllo e garanzia, spregio dell'utenza e bistrattatezza del personale preposto alla sicurezza esposto a responsabilità che non gli spettano e non merita. Quanto l'interlocutore Trenitalia sia oramai destituito di ogni affidabilità è reso chiaro da quest'ultima serie di comandi in autoviolazione, appena a neanche un mese dall'entrata in vigore dell'ultima versione della norma. Non si tratta qui nemmeno di valutare il merito di quanto ivi contenuto, ma di constatarne la reiterata azione che smentisce la lettera della norma con la medesima mano che l'ha scritta.

A completamento di quanto esposto preme osservare la gravità di quanto accaduto proporzionale alla sinecura dimostrata dall'impresa:

nel secondo caso (treno 295 del 30.12.18) il treno viene fatto viaggiare senza alcuna precauzione ulteriore per metà del territorio nazionale (da Tarvisio a Firenze SMN);

nel terzo caso (treno 225 del 7.1.19) si parla di guasto lateralizzazione -non solo guasto cccp- per il quale la norma stessa prevede l'arresto, soppressione e trasbordo, non il raggiungimento di stazione sede di agenti di verifica.

In tema di forzature aziendale nell'esercizio del sistema di lateralizzazione segnaliamo casi di pressioni sul PdA per l'indebito azionamento del dispositivo "End Coach" presente sulle centraline lateralizzazione delle vetture UIC 901. Tale manovra da parte del PdA non è contemplata da nessuna norma/istruzione/DEIF, tanto che: non è descritto nell'Allegato 8 della

DEIF 37.13 (Interfacce lateralizzazione carrozze ad uso del Personale); la DEIF 37.13 prevede (punto 6.2) l'azionamento del solo *bypass* centralina "nelle carrozze che ne sono dotate"; apposita comunicazione aziendale n.44 del 2016 specifica che il dispositivo End Coach è "non ad uso del PdA" e "non deve essere in alcun modo azionato o forzato"; nel manuale carrozze UIC 270/901 ad uso del PdA il dispositivo non viene menzionato. Nonostante ciò viene richiesto verbalmente, nei casi di degrado, la forzatura di tale dispositivo al PdA da parte di Tutor/Reperibili aziendali. Chiediamo un intervento ANSF che censuri tale pratica -che potrebbe configurarsi come una violazione degli obblighi del lavoratore definiti dal DL 81 (manomissione di dispositivi di sicurezza)- e, nello stesso tempo, l'implementazione del dispositivo di *bypass* su tutte le vetture UIC 901 (cosa già da noi sollecitata dal 2013 agli albori del sistema di lateralizzazione).

Si ribadisce inoltre quanto contenuto nelle nostre precedenti comunicazioni in merito a: superamento della fittizia differenziazione fra guasto alla segnalazione di BP in cabina di guida e guasto lateralizzazione e, nelle more, l'elencazione in allegato alla DEIF 4.10 di tutti i presidi verifica presenti sulla rete per la certezza dell'intervento tecnico; 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 per il viaggiatore, a prescindere dal motivo per cui la porta è stata posta fuori servizio; 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; 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 si chiede 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; eliminazione della "ribattuta" per i treni del Trasporto Regionale.

Pertanto,

in riferimento a quanto già denunciato con la ns prima di 10 giorni addietro circa i precedenti due episodi,

nelle more di una sollecitata presa di posizione di ANSF,

questa OS dà l'indicazione comportamentale a tutto il personale degli equipaggi (capitreno, cst, macchinisti) di poter rifiutare gli illegittimi comandi di partenza a treni privi del prescritto Controllo Centralizzato della Chiusura Porte dalle stazioni di confine -assimilate -come da punto 4.1 della DEIF 4.10- alle stazioni di origine e di non azionare indebitamente il dispositivo End Coach. Tali indicazioni in nome della necessità di sistemi di sicurezza efficienti per l'utenza e di un serio quadro normativo inequivocabile di applicazione per il personale. L'ineseguità del comando aziendale anche nella dinamica contrattuale prevista si evidenzia nelle conseguenze penali che l'ambito di sicurezza dell'esercizio ferroviario comporta. In ogni caso si comunica tale presa di posizione anche quale *protesta* ai sensi della l.146/90 e sgg. in relazione al quale il presente scritto vale come attivazione dello stato di agitazione.

L'occasione, di questa esposizione e del già richiamato investimento delle prerogative dell'Agenzia Nazionale di Sicurezza Ferroviaria, riporta in evidenza anche la necessità di ridiscutere e valutare tutte le osservazioni avanzate da questa OS sul merito delle carenze ancora presenti nella versione 4.10 della Disposizione (cfr. lettere pregresse...). Laddove inoltre in tempi ragionevolmente tempestivi non fosse attivato l'intervento dei soggetti di controllo interpellati, questa OS procederà autonomamente a chierne conto con altri mezzi.

*In allegato comando dell'ultimo caso, treno 225 del 7 gennaio us.*

Coordinatore Nazionale CUB Trasporti  
Antonio Amoroso

