

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, 2 agosto 2023

-URGENTE-

Spett. **Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria**
ansfisa@pec.ansfisa.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** segrdt@trenitalia.it

Oggetto: DEIF serie 4 di Trenitalia, Nota della Direzione Tecnica del 25.7.23 "Chiarimento operativo gestione porte treno 1294" n.2023\30301

Riceviamo dai lavoratori la nota di cui all'oggetto e vogliamo evidenziare in essa i processi industriali dell'impresa, ancora una volta mirati al risultato produttivo a discapito del mantenimento degli standard di sicurezza.

Il difficile conseguimento della DEIF 4.11 è stato un risultato a ns. avviso insufficiente ma dignitoso per la sicurezza dei trasportati e dell'esercizio ferroviario. Un risultato raggiunto contro tutte le resistenze aziendali e tentativi di deregolamentazione. Anche dalla sua entrata in vigore si è assistito tuttavia ai molti tentativi di disapplicarla: in gestione (ns. denunce e di altri soggetti circa comandi illegittimi, ultimo il 20.12.2021 con tante scuse dell'impresa dopo l'intervento dell'Agenzia) o minarla da un punto di vista regolamentare (mancanza di presidi di Verifica sul tragitto, porta fuori servizio per vetro rotto non è porta fuori servizio? cfr. attuale rev.11 p.6 nota 3). In particolare sul treno internazionale 294/295, in questo orario 1294/1295, si è consumato un vero logorio, tanto che la norma di impresa consente attualmente il proseguimento senza cccp (**controllo centralizzato della chiusura porte**) dalla stazione di confine (Tarvisio BV) a Padova (cfr 4.11 allegato C) per circa 270km, nonostante il divieto normativo in RCF, recepito al par 4.1 della deif 4.11.

Oggi siamo ad un nuovo capitolo delle azioni che surrettiziamente eludono i principi di circolazione dei treni di viaggiatori (presenza del cccp). A seguito della deviazione di percorso per l'estate 2023 che attesta il treno non più a Roma Termini ma ad Ancona (numerazione 1294/1295), l'impresa ha predisposto una organizzazione farraginoso per cui due locomotori

vengono continuamente manovrati e posti in trazione multipla anziché per esempio lasciare un solo loc che muove dalla testa-arrivo ad Ancona alla testa-partenza per l'Austria. Ne è talvolta conseguita, evidentemente, la mancanza del funzionamento della Lateralizzazione in origine da Ancona con la soppressione normativa del treno. Per ovviare a tale grave inconveniente, anziché soluzioni di efficienza organizzativa (rinforzare il presidio di Ancona, semplificare le manovre, etc), con la Nota emessa l'impresa prende la scorciatoia normativa e attesta bellamente che il treno può partire senza cccp.

Ad avviso di questa OS quel che si consuma è grave, nel merito e nella logica:

1) Il principio che ogni treno di origine deve avere la protezione del cccp funzionante è violato facendo tornare la sicurezza della circolazione ferroviaria indietro di anni.

2) Lo stratagemma utilizzato rinviando alla PEIF serie 28 non si applica al caso, poiché quella disciplina materiali rotabili che costruttivamente non sono attrezzati per la lateralizzazione, mentre il materiale OeBB è obbligatoriamente dotato di LAT. In proposito si veda il campo di applicazione della PEIF 28 nei primi due paragrafi della stessa.

3) La nota della Direzione Tecnica è del 25.7 us, comparsa nei tablet di servizio degli agenti il 1.8 e recita corvivamente di essere immediatamente in vigore. Nessuna garanzia applicativa è stata emanata circa il recepimento formativo, tanto del personale di Trenitalia quanto, soprattutto, di quello OBB: sono stati formati gli accudienti di lingua tedesca sulla procedura prevista da Trenitalia? hanno ricevuto la dotazione di radioline? sono consapevoli che ciò implica la sorveglianza continuativa delle porte (vestibolo) loro assegnate durante il percorso (anche notturno)?

4) Non solo la nota dichiara regolare la partenza da origine senza cccp ma per disinvolto sovrmercato ne rende buono a quelle condizioni di degrado tutto il tragitto fino al confine (circa 570km fino a Tarvisio BV) senza fare menzione di presidi di Verifica intermedi. Un vero salvacondotto privo di scrupoli.

5) È pur vero che tale provvedimento compare nella Nota con la cautela riduttiva di circoscriverlo al momento al solo treno 1295/1294 che viaggia per l'estate, eppur consideriamo che a) i lavori nelle gallerie appenniniche fra Prato a Bologna (causa delle deviazioni) proseguiranno nei fine settimana dell'autunno-inverno con nuova deviazione dei treni; b) perché non includere all'occorrenza il treno gemello Tarvisio – La Spezia? Perché non il Parigi – Venezia? Perché non tutti i treni internazionali? Perché non tutti i treni? La logica dell'eccezione riconduce alla regola, soprattutto se poi quell'eccezione non ha alcuna motivazione plausibile, ovvero non è radicata nei componenti tecnici di dotazione. Una mera carenza manutentiva o organizzativa salvata con una mossa normativa d'irresponsabilità.

In conclusione si richiede l'intervento dell'Agenzia perché dissuada ancora una volta l'impresa dal percorrere scorciatoie nelle quali l'interesse produttivo è perseguito ad onta della diminuzione di quello della sicurezza. Si chiede l'intervento con urgenza in quanto la Nota della Direzione Tecnica è già in vigore dalla sua emissione. Nelle more di quanto esposto resta in capo all'impresa Trenitalia ogni responsabilità per quanto possa accadere, non scaricabile sugli operatori, in seguito alla deliberata adozione di procedure che aumentano il rischio (chiusura di metà porte del treno) e non mantengono lo standard dell'obbligatorio cccp automatico, sostituito con la fallibile sorveglianza umana, pur di consentire la partenza del treno.

Cordiali saluti.

Allegati: Nota di Trenitalia n.2023\30301 e PEIF 28.11

Confederazione Unitaria di Base Trasporti
per la Segreteria Nazionale – Antonio Amoroso

