

**SEGRETERIA NAZIONALE**

Roma lì, 03 maggio 2021

Prot. N° 03/03/SN

Spett.le ANSF

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

E p.c.

Spett.le Trenord

Resp. Direzione Operativa

Ing. Giorgio Spadi

Resp. Direzione Tecnica Ing. Alberto Minoia

Oggetto: Problematiche urgenti inerenti la sicurezza

La scrivente Organizzazione Sindacale, dopo aver provato diverse volte ad ottenere spiegazioni e precisazioni verbalmente e successivamente mediante missiva datata 19-04-2021 a Trenord, siamo a denunciare le seguenti problematiche presenti in azienda che possono creare importanti pregiudizi alla sicurezza di esercizio.

Le suddividiamo per comodità in 3 punti che non ci sono chiari.

**1. Prove freno ai mezzi leggeri**

Tecnicamente la IEFCA recita:"

*Art. 15 Prova del freno ai treni di mezzi di trazione e di mezzi leggeri*

1. La prova del freno continuo ai treni di mezzi di trazione ed ai treni di mezzi leggeri deve essere effettuata, dopo eseguiti tutti i collegamenti necessari, prima dell'uscita dal deposito, o comunque all'atto del rilevamento dei mezzi (in stazione, scalo, ecc.), dal banco di manovra che sarà utilizzato per l'effettuazione del treno.

Qualora, dopo eseguita la prova del freno, per la successiva posizionatura del treno debbano effettuarsi regressi, è sufficiente che, ad ogni cambio banco di manovra, l'AdC effettui una depressione in condotta per accertare, mediante il manometro dei C.F., il regolare funzionamento del freno, anziché effettuare la prova di





continuità (tipo D). Quando detti treni vengono composti in stazione, una prova del freno continuo deve essere comunque effettuata prima della partenza a cura dell'AdC di testa.

2. La prova del freno sui treni di cui al precedente comma 1 riguarda:

- il freno a mano;
- il freno continuo automatico;
- il freno moderabile (ove esista).

..omissis..

3. L'esecuzione della prova del freno continuo compete all'AdC di testa coadiuvato dal secondo AdC o da altro agente abilitato. Gli altri AdC in servizio al treno sono comunque tenuti a controllare il funzionamento del freno sui mezzi a loro affidati.

Nel caso di mezzi di trazione (con la dizione "mezzi di trazione" s'intende riferirsi a tutti i tipi di locomotive e mezzi leggeri) affidati ad un solo agente addetto alla condotta spetta ad esso l'esecuzione della prova adottando le seguenti ulteriori procedure:

..omissis..

Qualora detta prova debba eseguirsi in stazione (*TRENORD può prevedere/programmare, per necessità di servizio, che l'AdC venga coadiuvato dal capotreno anche in località diverse dalle stazioni*), per gli accertamenti diretti sui ceppi o per il controllo degli indicatori visivi di controllo frenatura (qualora trattasi di rotabili provvisti di frenatura su dischi), l'AdC deve essere coadiuvato dall'agente di verifica o, in mancanza, dal capotreno.

..omissis.."

Nella realtà però la situazione è ben diversa in diverse stazioni e nello specifico:

- **TREVIGLIO**

In questa stazione vengono (ad oggi) lasciati in stazionamento la notte tre materiali Ale (due convogli TSR e una Ale 582) alle aste denominate Lavaggio e Brescia distanti dal fabbricato viaggiatori (per raggiungere i mezzi si impiegano circa 10 minuti a piedi utilizzando i camminamenti previsti), i quali ripartiranno la mattina seguente come primi treni; mentre successivamente nell'arco della mattinata vengono stazionati 4 TSR in asta Lavaggio che ripartiranno tutti il pomeriggio per comporre i treni in fascia pendolare.

Nell'organizzazione turni dell'equipaggio discosta non è mai stata prevista la tempistica di accessori del CT per raggiungere i convogli alle aste per coadiuvare l'AdC nella prova del freno continuo (in talune circostanze il CT che arriva col treno da Varese che si ricompile col materiale prelevato in asta lavaggio è lo stesso personale –





20 minuti fra l'arrivo e la ripartenza – di fatto impossibilitato materialmente a recarsi in asta per poter ripartire in orario).

Tantomeno è stato previsto personale di verifica alle aste negli orari di rilevamento dei mezzi da prelevare.

**Quindi di fatto l'AdC si trova da solo in stazione senza alcuno che possa coadiuvarlo nell'esecuzione della prova del freno continuo.**

- MILANO BOVISA

Affine situazione di Treviglio si verifica in questa località per quanto concerne il piazzamento di materiali (flotta esclusivamente composta da mezzi leggeri / ETR) dai binari di ricovero della LIBRERA ai binari di circolazione di Milano Nord Bovisa dove **l'AdC non è coadiuvato da personale abilitato.**

- PARCHI di MILANO (es. San Rocco e Cadorna)

Alle preparazioni dei mezzi leggeri / ETR vengono anche impiegati i Macchinisti di Manovra.

Siamo venuti a conoscenza, e non ci è pervenuta smentita da Trenord, che gli stessi non eseguono una prova del freno continuo, ma si limitano alla verifica di tenuta della condotta generale, prova freno strumentale del banco da dove effettueranno il piazzamento e prova di efficacia durante lo spostamento.

Qui si crea un'ulteriore problematica: l'AdC che conosce la IEFCA sa che per lo spostamento del mezzo leggero/ETR deve essere stata fatta la prova del freno (soprattutto il continuo) quindi dà per assodata e regolare la prova al cambio col collega Macchinista di Manovra. Si limita così ad una eventuale prova freno di regresso (se ne sussistono le condizioni) col risultato che, di fatto, nessuno avrà mai sottoposto quel materiale ad una prova del freno continuo completa (qualora appunto tale informazione giungesse sia corretta).

Appare evidente la gravità della situazione che ha delle lacune dal punto di vista procedurale in quanto, nei casi suelencati, risultano **prove freno non effettuate regolarmente** e, augurandoci che queste siano le uniche località dove avvenga, riteniamo che avere dei treni che viaggiano con prove freno non regolari sia impensabile.

## **2. Mezzi di segnalamento in dotazione ai mezzi**

Vi è poi una ulteriore problematica riguardando i mezzi di segnalamento in dotazione ai Locomotori/mezzi leggeri/veicoli pilota. Purtroppo non in tutte le DPC dei mezzi è indicato il quantitativo previsto di mezzi di segnalamento che devono essere in dotazione ai mezzi e pertanto il personale non ha sempre contezza di quanto deve verificare nel momento in cui prende il materiale. A puro titolo esemplificativo facciamo presente che il regolamento segnali (art 27 comma 8) parla di "torce da segnalazione a fiamma rossa..." senza indicare il numero di torce che devono essere in dotazione sui mezzi.



Anche qui si rischia che il personale, che non ha una univoca indicazione, rischi di uscire dal deposito senza l'adeguato mezzo di segnalamento.

### **3. Dotazione staffe**

In merito a questa problematica segnaliamo che attualmente nella PGOS è riportato, in merito alle staffe in dotazione che "La presenza di tale dotazione deve essere segnalata sui libri di bordo", mentre nella POS è scritto che "Il numero di staffe in dotazione ai mezzi di trazione è stabilito dalle DPC ed è riportato sui libri di bordo".

Alcuni materiali come TAF e TSR che hanno DPC (a copertina rosa) valide per entrambi i gestori NON hanno indicato il quantitativo su DPC stessa e pertanto non è rispettato quanto previsto nella POS.

Il personale quindi non ha i mezzi per poter correttamente effettuare il controllo del corretto numero di staffe.

Appare evidente che le summenzionate problematiche impattano direttamente sulla sicurezza di esercizio e sono potenzialmente un pericolo per la normale circolazione ferroviaria.

Prima che possa accadere qualcosa di spiacevole siamo a chiedere un vostro intervento per verificare con l'impresa ferroviaria tali situazioni e dare una univoca interpretazione e risoluzione che non metta il personale in difficoltà nello svolgimento delle proprie azioni.

In attesa di riscontro porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Il Segretario Nazionale

