



**SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA**

Milano lì, 19/04/2021  
Prot. N° 39/21

Spett.le Trenord  
Alla c.a. 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 in merito alla problematiche di cui di seguito intende chiedere ufficialmente un riscontro visto l'impossibilità a riceverlo per le vie brevi.

**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:



**SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA**

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

..omissis..

**4. 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 di scorta **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 ricompone col materiale prelevato in asta

## SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA

Lavaggio è lo stesso personale – 20 minuti fra l'arrivo e la ripartenza – difatto 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 (ma qualora così non fosse vi preghiamo di comunicarcelo) 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 giuntaci 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 ci auguriamo che queste siano le uniche località dove avvenga.

Per quanto sopra siamo con la presente a chiedervi un immediato riscontro interpretativo, qualora nostro malgrado avessimo interpretato male quanto scritto nella IEFCA e, qualora la nostra lettura risulti corretta un vostro immediato intervento al fine di risolvere la problematica e permettere al personale di svolgere correttamente le operazioni.

**SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA**

**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/vetture 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.

**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.

Appare evidente che le summenzionate problematiche impattano direttamente sulla sicurezza e pertanto siamo a comunicarVi che, in mancanza di idoneo riscontro entro 10 giorni, porteremo tali quesiti all’ansf.

In attesa di riscontro porgiamo i nostri più cordiali saluti

Il Segretario Regionale



SLM Fast Confasal Lombardia

