



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 03 gennaio 2011
Prot. n° 001/S.G./Or.S.A.

Direttore Ing. Alberto Chiovelli
A.N.S.F.

Oggetto: Circolazione dei treni EC effettuati da DB-OBB-LENORD

In relazione all'oggetto, si porta a conoscenza l'Agenzia in indirizzo di alcune criticità inerenti il servizio in questione che appaiono difformi alle attuali norme di circolazione e sicurezza.

- 1) Nella stazione del Brennero, il personale di Macchina italiano, dopo aver configurato i mezzi interoperabili per la circolazione su rete RFI, a fine autotest dell'SCMT riscontra l'inefficienza dell'apparato; inefficienza che permane anche dopo il secondo tentativo di autotest. Ci viene riferito che in tale evenienza i treni partono dalla stazione di Brennero e circolano fino a Verona senza la protezione dell'SCMT e dell'RSC, con il solo utilizzo del vigilante/sifa.
Il mancato funzionamento dei sistemi di sicurezza dovrebbe comportare la sostituzione del mezzo di trazione; al contrario, nonostante la frequenza della suddetta anomalia non risulta nemmeno che siano stati praticati interventi tecnologici/manutentivi idonei a rimuovere la problematica.
- 2) La società Le Nord utilizza un equipaggio treno che prevede un solo agente sulla locomotiva e un solo capo treno sul materiale rimorchiato, senza la possibilità di intercomunicazione/passaggio fra la cabina di guida e le carrozze. Nonostante le locomotive utilizzate siano di recente costruzione, esse non sono attrezzate con cab-radio, cosicché tutte le comunicazioni sono affidate al GSM-R di tipo palmare, seppur la copertura non sia garantita su tutto il percorso.
- 3) Sulle locomotive E 190, ultimamente utilizzate per la trazione dei treni in questione, è presente un GSM-R di tipo fisso che non è dotato della funzioni di emissione della chiamata di emergenza. Una mancanza che pone interrogativi sulla liceità del suo impiego.

- 4) In caso di guasto al sistema di comando e controllo del blocco delle porte (TB0), la procedura disposta dall'IF Le Nord, prevede che dopo l'ordine di partenza del Capo Treno, il Macchinista, seppur solo in cabina, debba controllare la parte rimorchiata durante la fase di partenza del treno, fino al raggiungimento della velocità di 5 km/h (bloccaggio automatico delle porte), al fine di assicurarsi che non ci siano indebite aperture delle porte. Un tale comportamento, dettato da una procedura aziendale, distrae il macchinista dalla guida, dal rispetto dei segnali e da tutto ciò che potrebbe costituire ostacolo o impedimento alla corsa del treno.

Quanto sopra viene rappresentato al fine di invocare un intervento dell'Agenzia in indirizzo volto a verificare le procedure della IF e a rimuovere le criticità eventualmente emerse.

Distinti saluti

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

