



Esecutivo Nazionale
www.associazioneecat.it
cat@pec.associazioneecat.it
via dei Campani 43
00185 ROMA
tel. 3294555203 fax. 0108935794

Prot. N.4. E.N /CAT 2016

coordinamento autorganizzato trasporti

Spett.le
Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
Piazza della Stazione, 45- 50123 Firenze
Al Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

Roma, 03.02.2016

Oggetto: guasto al treno 6982 Swing in doppia composizione

Facendo seguito alla nostra comunicazione Prot.105 EN CAT del 23 dicembre 2015, aventi per oggetto "Treni Jazz, Swing e Minuetto in comando multiplo", siamo a significare quanto segue:

Risulta che venerdì 8 gennaio 2016, il treno 6982 Pisa-Aulla, in doppia composizione, con equipaggio ad Agente Unico, con un macchinista e un Capotreno in cabina di guida, ha subito un guasto al sistema frenante (risulterebbe intervenuto nella seconda sezione senza possibilità di riarmo). Il treno si è fermato in linea in un punto impervio fra Ponte a Moriano e Diecimo Pescaglia (linea Lucca-P.zza al Serchio-Aulla) ed è rimasto fermo per oltre due ore, subito prima di entrare in galleria. Data la situazione, non era possibile scendere e far scendere, pertanto non era possibile per il solo Capotreno portare assistenza ai viaggiatori nella seconda sezione.

Col trascorrere del tempo, alcuni viaggiatori hanno accusato malori. Il Capotreno, come anche alcuni viaggiatori, hanno richiesto e ottenuto l'intervento delle forze dell'ordine per ricevere aiuto.

Dopo tempo sono arrivati anche tecnici "Pesa" ed è stata sganciata la prima dalla seconda sezione, i viaggiatori trasbordati, con tutte le difficoltà del caso, sulla prima che finalmente è potuta ripartire per Aulla. La seconda ci risulta sia tornata come invio "in manovra" a Lucca.

Facciamo presente che se lo stesso guasto si fosse verificato in un punto della linea ancora più difficilmente raggiungibile, nella vicinissima galleria del Piaggione o in una delle tante lunghe o lunghissime (come quella del Lupacino) presenti nella tratta, o su uno dei viadotti, i rischi e le conseguenze avrebbero potuto essere ben più gravi. Immaginiamo che pericoli, che rischi, col Capotreno costretto ad operare

con due sezioni "fisicamente" separate.

Risulta che dopo questo episodio gli equipaggi siano stati rinforzati, prevedendo due macchinisti su tali convogli ma, col passare dei giorni, a quanto pare, tale provvedimento viene adottato per il solo treno 6982 (e treno 6989 di ritorno da Aulla) e non per tutte le doppie composizioni Swing!

Questo accadimento costituisce e deve essere accolto come un grave campanello di allarme e conferma quanto segnalato da questa O.S. circa i rischi sia per i lavoratori che per i viaggiatori. Qualsiasi evento, guasto, pericolo improvviso può verificarsi e imporre l'arresto immediato del treno in qualsiasi punto della linea!

Chiediamo quindi che Codesta Agenzia intervenga a chiarire l'origine delle problematiche che hanno coinvolto il sistema frenante dei treni Swing (ci risulta non essere il primo caso), a verificare quanto accaduto l'8 gennaio al treno 6892, e ad accogliere le richieste relative ai treni in doppia composizione avanzate con la nostra lettera del 23 dicembre scorso. Auspichiamo inoltre un celere intervento di Codesta Agenzia atto a far modificare/ritirare le Disposizioni dell'Impresa (ultima la Deif 8.6), e che sui treni in comando multiplo, compresi i Jazz composti da 10 vetture, si preveda un equipaggio che rispetti quanto stabilito dal Regolamento per la Circolazione Ferroviaria (ex decreto ANSF 4/2012), all. B, punto 4.28 (*"Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari e garantire la sicurezze di utenti, clienti e lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio..."*). Oltre a ciò il successivo punto 4.29 dello stesso Regolamento (*"Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale di accompagnamento al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento: qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste esclusivamente a treno fermo"*) descrive perfettamente la fattispecie oggetto delle nostre argomentazioni. Le disposizioni aziendali in merito impediscono il rispetto del dettato su esposto in quanto il personale di accompagnamento operante in una sezione del convoglio non ha la possibilità di intervenire a seguito di richieste (anche urgenti e gravi) dei viaggiatori presenti nell'altra non comunicante. E' inoltre di tutta evidenza che nonostante ogni tipo di controllo preventivo delle apparecchiature citofoniche a disposizione dei viaggiatori, non vi è alcuna certezza che le stesse risultino continuamente efficienti durante il servizio o che, in ultima analisi, vi siano le condizioni per l'uso da parte dei viaggiatori. Non ci dilunghiamo sulle problematiche di sicurezza che possono presentarsi in una delle sezioni del treno: incendi a bordo, malore viaggiatori, guasti all'impianto frenante, aggressioni e via di seguito.

La vostra nota del 25.01.2016 (00897/2016) pone la responsabilità aziendale nell'applicazione dei su citati punti del RCF, le fattispecie che affrontiamo

evidenziano palesemente come tale applicazione venga meno. Si aggiunga che, aziendalmente, risulta evidente il contrasto fra la gestione dei treni Jazz, Swing e Minuetto in comando multiplo e quanto disposto dal punto 6.3 della DEIF 4.7. Se nelle casistiche di vetture fuori servizio per guasto porte la DEIF 4.7 vieta, in definitiva, la presenza di vetture non presenziate da personale di accompagnamento in caso di vetture intercalate fuori servizio, non capiamo come si possa concepire la presenza di intere sezioni di treno impresenziate e fisicamente non comunicanti.

Con la presente si rinnova la richiesta di intervento al fine di ristabilire, rispetto all'oggetto, la corretta applicazione delle norme da parte dell'IF e – soprattutto - condizioni operative che permettano il presenziamento di ambedue le sezioni del treno al fine di garantire al personale di accompagnamento la possibilità di tempestivo intervento sia verso l'agente di condotta che verso i viaggiatori.

Distinti saluti

per l'Esecutivo Nazionale

Antonino Catalano


catalano@associazioneecat.it