



Segreterie Regionali Umbria

TRENITALIA S.p.A.
Direttore Direzione Tecnica
Ing. Donato CARILLO

FIRENZE

TRENITALIA S.p.A.
Sicurezza di Sistema Cargo
Ing. Salvatore ANDRONICO

FIRENZE

TRENITALIA S.p.A.
Direttore Divisione Cargo
Ing. Mario CASTALDO

ROMA

TRENITALIA S.p.A.
Divisione Cargo Area Adriatica
Dott. Alberto FAINI

BOLOGNA

TRENITALIA S.p.A.
R. U. Nord Est Adriatica
Dott. Filippo CASTAGNETTI

BOLOGNA

p.c. FILT-FIT-FAST -UGL
Segreterie Nazionali

Oggetto: normativa di riferimento per i treni merci effettuati con due macchine in testa in comando multiplo con Modulo Equipaggio Misto.

Le Scriventi Segreterie Regionali visto il Verbale del 16 Febbraio 2011 e le molteplici missive in cui si ribadiva la problematica a nostro avviso non di secondaria importanza, sono a chiedere con la presente di **normare l'effettuazione dei treni merci quando in testa al convoglio ci sono due macchine in comando multiplo (Master-Slave).**

Da quanto è entrata in funzione la sperimentazione dei treni merci con MEM (si veda Verbale del 16 Febbraio sopra citato) abbiamo ribadito, nelle nostre missive (25 maggio e 16 giugno 2011), di risolvere le relative problematiche nell'effettuare i suddetti treni.

Nella nostra realtà siamo già in deroga da quanto previsto dall'art. 61 e dall'art.73 della P.G.O.S.

La tratta interessata Ancona-Foligno, attrezzata tutta con SCMT, si sviluppa su 54 km fatti a doppio binario di cui 45 banalizzati dotati di RS. La restante relazione è a semplice binario gestita dal DCO. Su detta linea si arriva ad un grado di frenatura del VII grado con ascese del 22%.

I treni di cui trattasi hanno un peso rimorchiato di oltre 1500 tonnellate, in testa ci sono due macchine E652 in comando multiplo mentre in coda viene messa una E655 o una E652.

Considerato che le deroghe in essere erano state poste quando ancora sul convoglio erano presenti tutti agenti abilitati alla condotta e al mezzo di trazione, alle scriventi e al personale interessato viste le tramutate condizioni in cui viene svolto il servizio dal personale di condotta, visto che sull'accordo del 17 novembre 2010 non sono presenti riferimenti di norma su specifici casi, sorge il dubbio sul regolare svolgimento di servizio alle suddette condizioni.

Pertanto siamo a chiedere che l'Azienda regolamenti la circolazione di detta tipologia di treni, specificando se in condizioni già derogate/degradate si possa viaggiare in testa senza il 2° agente abilitato alla guida e al mezzo di trazione.

In realtà con la Vostra missiva del 15 giugno, ci avete comunicato il termine della fase sperimentale del modulo di condotta in oggetto, senza entrare in alcun modo nel merito delle questioni attinenti la sicurezza e le responsabilità da noi sollevate.

In attesa che vengano emanate disposizioni al riguardo per quanto ci riguarda la responsabilità dell'effettuazione di tali treni ricadrà giuridicamente nelle mani dell'Azienda, in quanto già il personale di condotta è oltre modo aggravato di carichi di responsabilità.

In attesa di quanto richiesto, per non attribuire responsabilità non definibili in maniera certa, invitiamo il personale di condotta coinvolto a richiedere per iscritto (M40) la presenza del CD Istruttore nella fattispecie contestata.

Confidando in una Vs sollecita risposta cogliamo l'occasione per porgere i saluti più distinti.

Foligno, 21 ottobre 2011

SEGRETERIE REGIONALI UMBRIA

FILT – CGIL
M. Bizzarri

FIT – CISL
G. Martifagni

FAST – FerroVie
S. Della Vedova

UGL – AF
F. Lucarini