

I DOCUMENTI

A destra la relazione degli ispettori del ministero delle Infrastrutture, in basso la contestazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria: entrambe sottolineano che il macchinista coinvolto nell'incidente del 13 giugno 2017 non era in regola



- In particolare si chiede di fornire:
- gli esiti del monitoraggio sulle attività del proprio personale di condotta e accompagnamento treni;
 - le motivazioni della verifica straordinaria sullo stato manufattivo e di funzionamento del treno dei veicoli e dei componenti utilizzati da questa impresa, con particolare riferimento ai rubini (il del treno delle Aln 668 noleggiato da Trenitalia, che questa impresa dovrebbe aver attivato in via cautelativa a seguito dell'incidente sopra citato);
 - le procedure per garantire la sicurezza durante l'effettuazione di operazioni di ripristino della corretta pressione di regime del sistema frenante in esercizio;
 - gli esiti dell'applicazione del Regolamento (UE) n. 402/2013 relativo all'immissione in servizio delle Aln 668 noleggiate da Trenitalia.

Si segnala anche che da una verifica effettuata sul Registro nazionale delle licenze, la licenza rilasciata al macchinista coinvolto nell'incidente di Galugnano risulta essere sospesa dal 22/02/17 per decorrenza della scadenza del requisito sanitario.

Sud-Est, l'incidente di Galugnano e il macchinista senza abilitazione

In relazione all'articolo di ieri sulle conclusioni dell'inchiesta tecnica del ministero delle Infrastrutture sull'incidente ferroviario di Galugnano del 13 giugno 2017, pubblichiamo la replica di Ferrovie Sud-Est.

Egregio direttore, nell'articolo si afferma che il macchinista non fosse abilitato a condurre la motrice Aln 668 e che non sapesse azionare il freno.

Le cose stanno diversamente. Il macchinista ha partecipato a uno specifico corso di formazione sul funzionamento delle automotrici Aln 668 -1900 (Trenitalia) e conseguito, il 7 febbraio 2017, il certificato di idoneità per la loro condotta. Era dunque in grado di effettuare correttamente tutte le manovre necessarie ad evitare l'incidente.

Fse è impegnata in un percorso straordinario di formazio-

ne e mantenimento delle competenze di tutto il personale dell'azienda, con particolare riguardo ai circa 1.100 agenti impegnati nei processi di sicurezza.

Nel 2018 sono state più di 9.500 le ore di formazione che hanno coinvolto 1.528 partecipanti; in media, ciascun dipendente Fse è stato in aula per più di 8 ore su temi correlati alla sicurezza dell'esercizio e del lavoro.

Prendiamo atto che Ferrovie Sud-Est, ancora una volta, anziché fare autocritica tenta di smentire sui giornali circostanze che emergono da documenti ufficiali (li pubblichiamo in alto, a beneficio del lettore che potrà valutare autonomamente la correttezza della ricostruzione offerta ieri dalla «Gazzetta»). Agli ispettori del ministero delle Infrastrutture, secondo cui sul certificato complementare del macchinista del treno 554 «non è riportata la tipologia di rotabile

che lo stesso conduceva al momento del sinistro», si aggiunge infatti la contestazione del 6 luglio 2017 dell'Agenzia nazionale della sicurezza: «La licenza rilasciata al macchinista coinvolto nel citato incidente di Galugnano risulta essere sospesa dal 2/2/2017 per decorrenza del requisito sanitario». Alla «Gazzetta» (che ieri ha chiesto al ministero delle Infrastrutture l'accesso civico al fascicolo di indagine) risulta inoltre che nel 2017 l'immissione in servizio delle Aln 668 di Trenitalia fu effettuata con un corso di poche ore tenuto da un istruttore non certificato Ansf, e che il rilascio delle abilitazioni sia avvenuto solo quest'anno (entrambe le circostanze sono all'attenzione della Procura di Lecce). Se così non fosse, ci si chiede come mai Sud-Est abbia deciso di togliere dalla circolazione ferroviaria un macchinista che era «in grado di effettuare correttamente tutte le manovre necessarie ad evitare l'incidente». [m.scagl]

Castellone G. Trenti - L'Espresso FSE Lecce - Gelfoal
 Ministeriale 4 agosto 1998 n. 513 "Regolamento recante norme per gli esenti di idoneità degli agenti destinati al servizio movimento ed alla condotta dei convogli sulle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle ferrovie extraurbane".
 L'entrata in vigore del D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 247 "Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (SU Serie Generale n.18 dal 21-01-2011 - Suppl. Ordinato n. 15), ha determinato, fra l'altro, l'obbligo, per le aziende ferroviarie, di procedere alla conversione delle precedenti abilitazioni, già rilasciate al personale di condotta ai sensi del citato decreto ministeriale 4 agosto 1998 n. 513, conversione che risulterebbe effettivamente completata, tanto che il personale coinvolto è risultato regolarmente in possesso della Patente Europea e del Certificato Complementare Amonizzato.

Al riguardo si è però accertato che, con riferimento al Certificato Complementare Amonizzato posseduto dal macchinista del treno TVAT 554, nell'elenco di cui al Punto 7 - Materiale rotabile che il macchinista è abilitato a condurre, non è riportata la tipologia di rotabile che lo stesso conduceva al momento del sinistro, vale a dire l'automotrice Aln 668. In realtà in detto Certificato è riportata la tipologia "Automotrice FIAT 1900", la cui costruzione è coeva a quella delle automotrici delle allora Ferrovie dello Stato denominate Aln 668 serie 1900, con caratteristiche praticamente identiche a queste ultime, sussistendo però, come dichiarato da tecnici delle Ferrovie Sud Est, alcune differenze relative al rubinetto del freno ed alle velocità massima, che è minore nelle automotrici delle Ferrovie Sud Est.