

**CAT**  
Via dei Campani, 43

00185 Roma

**CUB TRASPORTI**  
Viale Lombardia, 20

20131 Milano

**OGGETTO: Treni Jazz, Swing e Minuetto in comando multiplo.**

**Riferimento:** note congiunte CAT - CUB Trasporti del 21/12/2015 e del 23/12/2015.

In esito alla nota a riferimento, si fa presente che, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162 che l'ha istituita, questa Agenzia è competente in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria ma, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del medesimo decreto, non è competente in materia di salute e sicurezza sul lavoro o di gestione delle emergenze.

Pertanto, nei casi di mancanza di vigilanza dell'agente di condotta, sono di competenza di questa Agenzia le procedure che le Imprese ferroviarie adottano al fine di garantire l'immobilità del treno, anche in cooperazione con il Gestore dell'infrastruttura.

In mancanza di una richiesta di soccorso da parte del personale del treno, (ad esempio per un malore del personale di accompagnamento oltre che del macchinista o per indisponibilità di tutti i sistemi di comunicazione terra-treno), il regolatore della circolazione che rilevi l'anomala sosta di un convoglio deve in ogni caso adottare quanto previsto al punto 10.7 del "Regolamento per la Circolazione Ferroviaria", emanato da questa Agenzia con il decreto n° 4/2012 del 9 agosto 2012: *"Il regolatore della circolazione che rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'agente di condotta. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno prima che l'immobilizzazione stessa non sia più garantita dal sistema frenante e per l'eventuale soccorso dell'agente di condotta"*.

Poiché il punto del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria sopra citato risulta attualmente recepito dal Gestore dell'infrastruttura unicamente per i treni merci affidati al solo agente di condotta, questa Agenzia ha sollecitato il Gestore a estenderne l'attuazione a tutti i treni, indipendentemente dalla loro tipologia e dalla composizione dell'equipaggio di bordo.

Il posizionamento del capotreno e la necessità di eventuali ulteriori agenti a bordo in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio, ivi inclusa la disponibilità di dispositivi di comunicazione di bordo, sono di competenza dell'Impresa ferroviaria, come peraltro già evidenziato all'Organizzazione CUB con la nota ANSF protocollo n° 004403/2014 del 26/6/2014, fermo restando il rispetto dei punti 4.28 e 4.29 del citato Regolamento e previa applicazione del Regolamento di esecuzione (UE) n° 402/2013.

Riguardo alle modifiche apportate da Trenitalia rispetto alla cosiddetta "circolare Piciocchi", questa Agenzia ha chiesto all'Impresa evidenza dell'applicazione del Regolamento (UE) 402/2013 a tali modifiche per gli eventuali aspetti di competenza.

Relativamente alla difficoltà, per un capotreno ubicato nel veicolo di coda, di portarsi all'occorrenza in cabina di testa in punti critici della linea e relativamente alla disabilitazione delle pedane mobili di salita e discesa, questa Agenzia ha chiesto a Trenitalia le proprie valutazioni e i provvedimenti che abbia ritenuto eventualmente necessario adottare.

L'incontro richiesto nella nota a riferimento è convocato con nota aparte.



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](mailto:agenzia.sicurezza@pec.ansf.it)

Roma, 23.12.2015

**Oggetto: Treni Jazz, Swing e Minuetto in comando**

Da alcune settimane Trenitalia sta effettuando treni per servizio viaggiatori composti da complessi Jazz in composizione multipla, 2 425 / 2 324 / 1 425 1 324, affidati ad un solo Macchinista e ad un solo Capotreno.

Questo a seguito dell' ultima revisione delle DPC (Disposizioni Particolari di Circolazione) del Jazz (Rev. 02 del 20/11/2014) che hanno introdotto la possibilità di agganciare indistintamente tutti i complessi tranne che due 324 dalle cabine 41 41 perché la distanza tra i trolley è molto ridotta.

Nelle suddette DPC mezzi Jazz, al punto 4.2 trattante DISPOSITIVO DI COMUNICAZIONE VIAGGIATORI / PERSONALE DEL TRENO, viene chiaramente espresso che il capotreno in caso di composizione multipla, con dispositivo di comunicazione viaggiatori funzionante, può prendere posto in una delle due sezioni.

Ciò premesso, le vigenti norme che regolano l'esercizio dei treni con Equipaggio ad Agente Solo non consentono che il Capotreno prenda posto nella sezione posteriore in complessi non comunicanti, in quanto:

- Per utilizzare l'equipaggio ad Agente solo il mezzo di trazione deve essere comunicante con la parte rimorchiata: nel caso in analisi tale condizione non è realizzata;

- In base ai regolamenti RCT, sia di ANSF che i precedenti di RFI, qualora si realizzino le condizioni di regolare funzionamento dei dispositivi di bordo, SCMT, CAB RADIO etc., il capotreno può allontanarsi dalla cabina di guida, ma in caso di frenatura d'urgenza deve portarsi velocemente e repentinamente in cabina di guida. Se è nella sezione posteriore, non comunicante con l'anteriore, ne è impossibilitato, inoltre:

- i mezzi Jazz ( certamente della DTR Toscana) hanno la pedana di salita/discesa dalle motrici disabilitata da officina;
- relativamente a determinate gallerie, a tratti di linee della nostra infrastruttura, esistono prescrizioni sulla non praticabilità dei marciapiedi, e l'altezza tra la porta e la massicciata a volte, a causa anche dell' inclinazione della rotaia, può essere molto elevata per scendere senza pedana;
- il treno Jazz è dotato di due tipi di APN (Allarme Passeggeri Neutralizzabile) e riconosce se il treno parte dalla stazione o se è in piena linea quando viene attivato un freno di emergenza; il macchinista, a seconda dei casi, quando si trova a percorrere una galleria o in un viadotto neutralizza tale allarme per portare il treno fuori in sicurezza. Ma in caso di malore del macchinista, il Capotreno non è in condizioni di raggiungerlo, soprattutto se l'arresto repentino del treno avviene in punti critici della linea come, ma non solo, un viadotto o una galleria.

Se invece il Capotreno prende posto nel primo Complesso (sezione anteriore) per attivare il soccorso al macchinista, è costretto a privare totalmente i viaggiatori della presenza del personale del treno con la conseguenza che in caso di emergenza, di pericolo imminente, di improvviso anche grave malore, i viaggiatori dovrebbero, anche in situazioni di panico, cercare e affidare al citofono o all'APN la richiesta di soccorso che si concretizzerebbe solo dopo l'arresto del convoglio una volta che si trovi in condizioni di permettere la discesa del Capotreno e la sua risalita nella parte posteriore.

Anche nella DEIF 8.5 del 12 Ottobre 2015, - *Veicoli 501 / 502 MINUETTO e ATR 220 (SWING) DISPOSITIVO DI COMUNICAZIONE VIAGGIATORI / PERSONALE DEL TRENO* - si dispone anche in questo caso, in presenza di due sezioni separate, che il capotreno, con dispositivo viaggiatori funzionante, può prendere posto in uno dei due veicoli, salvo i casi in cui ne è richiesta la presenza in cabina di guida (equipaggio ad Agente Unico: il capotreno prende costantemente posto in cabina di guida).

Prevede che, qualora il citofono sia guasto, o in corso d'opera venga a mancare, se non è possibile reperire un CST / altro macchinista o altri mezzi funzionanti, e l'affluenza dei viaggiatori è alta, il CT prenda posto nella sezione posteriore e il macchinista rimanga da solo nella prima parte.

Si ripresentano le gravi criticità sopra elencate con l'aggravante che la seconda sezione rimane regolarmente priva della presenza del Capotreno in caso di equipaggio ad AU.

Inoltre, in condizioni di anormalità è il macchinista a rimanere completamente solo. Dalla descrizione riportata nella Deif, non si specifica un differente comportamento a seconda della tipologia di equipaggio, facendo intendere che sia ammesso anche nel caso di quello ad AU, in violazione delle norme che prevedono, su numerose linee sulle quali vengono utilizzati i materiali Minuetto e Swing, la presenza costante del Capotreno in cabina di guida.

Inoltre la normativa tuttora in vigore, (Circolare Piciocchi del 1990), impone che *"Nel gruppo di carrozze in consegna ad un agente non potrà esservi più di una interruzione di comunicazione (escluse quelle estreme del gruppo stesso); le due parti del gruppo devono risultare contigue. In tali casi non potranno essere affidate più di due carrozze al Capotreno e quattro al CST"*.

Non solo, tale situazione era stata all'epoca prevista in presenza di due macchinisti alla guida, per cui le criticità relative erano assai inferiori. Tale ridotta previsione era, ed è, evidentemente imposta dai rischi derivanti dalla presenza di una interruzione sul treno.

Trenitalia, invece, per aggirare la norma, considera un Complesso Minuetto, Swing o addirittura Jazz come una sola vettura, permettendo che la composizione massima sia di due interi complessi, dal momento che le parti (carrozze) del complesso stesso sono fra loro tutte comunicanti. Attraverso questo artificio pretende, ad esempio, di equiparare a due vetture 5+5 elementi del treno Jazz in composizione multipla, la cui lunghezza, peraltro, corrisponde a circa 7,5 vetture tradizionali.

La prevaricazione praticata da Trenitalia si può evincere semplicemente verificando come le DPC dei complessi Jazz, al punto 1.1 – Composizione- parlino, per ogni complesso, di composizioni di 4 o 5 elementi, costituiti da 2 con cabina di guida e da altri intermedi.

A tutela della sicurezza e della salute del personale del treno e dei viaggiatori, siamo a richiedere un celere intervento di codesta Agenzia atto a ritirare/modificare le Disposizioni dell'Impresa, al fine di assicurare una adeguata e necessaria presenza di personale a bordo dei sopra elencati treni.

Con la presente si richiede un incontro a breve per rappresentare questa e altre problematiche e confrontarsi sull'esito di quelle discusse negli incontri precedenti.

Distinti Saluti

Claudio Signore, coordinatore CUB Trasporti



Antonino Catalano, coordinatore CAT







Firenze, 21 dicembre 2015

**Spett.le**  
**Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria**  
Piazza della Stazione, 45 -  
50123 Firenze  
Al Direttore  
Ing. Amedeo Gargiulo  
[agenzia.sicurezza@pec.ansf.it](mailto:agenzia.sicurezza@pec.ansf.it)

**Oggetto: Treni Jazz, Swing e Minuetto in comando multiplo**

Da alcune settimane Trenitalia sta effettuando treni per servizio viaggiatori composti da complessi Jazz in composizione multipla, 2 425 / 2 324 / 1 425 1 324, affidati ad un solo Macchinista e ad un solo Capotreno.

Questo a seguito dell' ultima revisione delle DPC (Disposizioni Particolari di Circolazione) del Jazz (Rev. 02 del 20/11/2014) che ha introdotto la possibilità di agganciare indistintamente tutti i complessi tranne che due 324 dalle cabine 41 41 perché la distanza tra i trolley è molto ridotta.

Nelle suddette DPC mezzi Jazz, al punto 4.2 trattante **DISPOSITIVO DI COMUNICAZIONE VIAGGIATORI / PERSONALE DEL TRENO**, viene chiaramente espresso che il capotreno in caso di composizione multipla, con dispositivo di comunicazione viaggiatori funzionante, può prendere posto in una delle due sezioni.

Ciò premesso, le vigenti norme che regolano l'esercizio dei treni con Equipaggio ad Agente Solo non consentono che il Capotreno prenda posto nella sezione posteriore in complessi non comunicanti, in quanto:

- Per utilizzare l'equipaggio ad Agente solo il mezzo di trazione deve essere comunicante con la parte rimorchiata (Accordo 15 maggio 2009): nel caso in analisi tale condizione non è realizzata;
- In base ai regolamenti RCT, sia di ANSF che i precedenti di RFI, qualora si realizzino le condizioni di regolare funzionamento dei dispositivi di bordo, SCMT, CAB RADIO etc., il capotreno può allontanarsi dalla cabina di guida, ma in caso di frenatura d'urgenza deve portarsi velocemente e repentinamente in cabina di guida. Se è nella sezione posteriore, non comunicante con l'anteriore, ne è impossibilitato, inoltre:

- i mezzi Jazz ( certamente della DTR Toscana) hanno la pedana di salita/discesa dalle motrici disabilitata da officina;
- relativamente a determinate gallerie, a tratti di linee della nostra infrastruttura, esistono prescrizioni sulla non praticabilità dei marciapiedi, e l'altezza tra la porta e la massicciata a volte, a causa anche dell' inclinazione della rotaia, può essere molto elevata per scendere senza pedana;
- il treno Jazz è dotato di due tipi di APN (Allarme Passeggeri Neutralizzabile) e riconosce se il treno parte dalla stazione o se è in piena linea quando viene attivato un freno di emergenza; il macchinista, a seconda dei casi, quando si trova a percorrere una galleria o in un viadotto neutralizza tale allarme per portare il treno fuori in sicurezza. Ma in caso di malore del macchinista, il Capotreno non è in condizioni di raggiungerlo, soprattutto se l'arresto repentino del treno avviene in punti critici della linea come, ma non solo, un viadotto o una galleria.

Se invece il Capotreno prende posto nel primo Complesso (sezione anteriore) per assicurare il soccorso al macchinista, è costretto a privare totalmente i viaggiatori della presenza del personale del treno con la conseguenza che in caso di emergenza, di pericolo imminente, di improvviso anche grave malore, i viaggiatori dovrebbero, anche in situazioni di panico, cercare e affidare al citofono o all'APN la richiesta di soccorso che si concretizzerebbe solo dopo l'arresto del convoglio una volta che si trovi in condizioni di permettere la discesa del Capotreno e la sua risalita nella parte posteriore.

Anche nella DEIF 8.5 del 12 Ottobre 2015, - *Veicoli 501 / 502 MINUETTO e ATR 220 (SWING) DISPOSITIVO DI COMUNICAZIONE VIAGGIATORI / PERSONALE DEL TRENO* - si dispone anche in questo caso, in presenza di due sezioni separate, che il capotreno, con dispositivo viaggiatori funzionante, può prendere posto in uno dei due veicoli, salvo i casi in cui ne è richiesta la presenza in cabina di guida (equipaggio ad Agente Unico: il capotreno prende costantemente posto in cabina di guida).

Prevede che, qualora il citofono sia guasto, o in corso d'opera venga a mancare, se non è possibile reperire un CST / altro macchinista o altri mezzi funzionanti, e l'affluenza dei viaggiatori è alta, il CT prenda posto nella sezione posteriore e il macchinista rimanga da solo nella prima parte.

Si ripresentano le gravi criticità sopra elencate con l'aggravante che la seconda sezione rimane regolarmente priva della presenza del Capotreno in caso di equipaggio ad AU.

Inoltre, in condizioni di anormalità è il macchinista a rimanere completamente solo. Dalla descrizione riportata nella Deif, non si specifica un differente comportamento a seconda della tipologia di equipaggio, facendo intendere che sia ammesso anche nel caso di quello ad AU, in violazione delle norme che prevedono, su numerose linee sulle quali vengono utilizzati i materiali Minuetto e Swing, la presenza costante del Capotreno in cabina di guida.

Inoltre la normativa tuttora in vigore, (Circolare Piciocchi del 1990), impone che *“Nel gruppo di carrozze in consegna ad un agente non potrà esservi più di una interruzione di comunicazione (escluse quelle estreme del gruppo stesso); le due parti del gruppo devono risultare contigue. In tali casi non potranno essere affidate più di due carrozze al Capotreno e quattro al CST “.*

Non solo, tale situazione era stata all'epoca prevista in presenza di due macchinisti alla guida, per cui le criticità relative erano assai inferiori. Tale ridotta previsione era, ed è, evidentemente imposta dai rischi derivanti dalla presenza di una interruzione sul treno.

Trenitalia, invece, per aggirare la norma, considera un Complesso Minuetto, Swing o addirittura Jazz come una sola vettura, permettendo che la composizione massima sia di due interi complessi, dal momento che le parti (carrozze) del complesso stesso sono fra loro tutte comunicanti. Attraverso questo artificio pretende, ad esempio, di equiparare a due vetture 5+5 elementi del treno Jazz in composizione multipla, la cui lunghezza, peraltro, corrisponde a circa 7,5 vetture tradizionali.

La prevaricazione praticata da Trenitalia si può evincere semplicemente verificando come le DPC dei complessi Jazz, al punto 1.1 – Composizione- parlino, per ogni complesso, di composizioni di 4 o 5 elementi, costituiti da 2 con cabina di guida e da altri intermedi.

A tutela della sicurezza e della salute del personale del treno e dei viaggiatori, siamo a richiedere un celere intervento di codesta Agenzia atto a ritirare/modificare le Disposizioni dell'Impresa, al fine di assicurare una adeguata e necessaria presenza di personale a bordo dei sopra elencati treni.

Con la presente si richiede incontro a breve per rappresentare questa e altre problematiche e confrontarsi sull'esito di quelle discusse negli incontri precedenti

Distinti Saluti

Claudio Signore, coordinatore CUB Trasporti



Antonino Catalano, coordinatore CAT

