



**CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base**  
Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma  
Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007  
[cubtrasporti@pec.net](mailto:cubtrasporti@pec.net) - [cub.romaeprovincia@legalmail.it](mailto:cub.romaeprovincia@legalmail.it) - [cub-trasporti@libero.it](mailto:cub-trasporti@libero.it)

Roma, 13/06/2022

**Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS)**  
Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie  
Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime

**Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e  
autostradali (ANSFISA)**

**Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile**

**Ispettorato Nazionale del Lavoro**

**p.c. Associazione Il Mondo che Vorrei O.N.L.U.S.**

**Lavoratori tutti**

**Oggetto: PRIMO SOLLECITO.** Richiesta informazioni su Esposto “Applicazione in Italia della normativa UE 'NOISE TSI'” (riduzione del rumore generato dai treni) e relativi effetti sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, dei lavoratori, degli utenti e della popolazione” presentato il 31/01/2022.

**La scrivente Organizzazione Sindacale (di seguito OS) CUB TRASPORTI,** facendo seguito all'esposto presentato il 31/1/2022 (2201 CUBt Esposto su normativa UE “NOISE TSI”/2201 CUBt Complaint on EU legislation NOISE TSI, atto inviato via PEC Identificativo del messaggio opec228.20220131183310.17697.07.1.05@pec-email.com che si allega alla presente comunicazione insieme alle documentazioni correlate) chiede di conoscere lo stato del procedimento e le eventuali iniziative di tutela adottate in merito.

I rischi per la sicurezza della circolazione ferroviaria, dei lavoratori, degli utenti e della popolazione permangono, a nostro avviso, elevati anche in considerazione degli avvenimenti

e delle decisioni intercorse dall'invio del nostro esposto ad oggi. È fatto noto alla cronaca, ad esempio, l'incendio che ha coinvolto un carro merci nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Mileto, nel Vibonese. Il carro, per quanto di nostra conoscenza, era dotato di soole LL. Ci risulta, tuttavia, che i casi di malfunzionamento del sistema frenante dei carri merci da noi segnalato, evidenziato e documentato con l'esposto a Voi inviato in data 31/01/2022, anche se non costituiscono oggetto di report giornalistici, sono a tutt'oggi frequenti e necessitano di estrema attenzione da parte di tutti i soggetti in indirizzo. A fronte dell'incidenza delle criticità richiediamo pertanto un oggettivo riscontro su quanto precedentemente esposto ritenendo che quanto stabilito dall'Agenzia Europea ERA e l'adeguamento di ANSFISA a tali decisioni europee (alleghiamo comunicato stampa del 10 febbraio scorso) vada ad aggravare il quadro complessivo. In questa direzione chiediamo inoltre di appurare se esista un nesso tra quanto comunicato dal Consiglio Direttivo di Fercargo in data 24 Gennaio 2022 (alleghiamo comunicato) e le iniziative intraprese dall'Agenzia Europea ERA.

A questo intendiamo aggiungere che l'individuazione della misura del "test di avviamento" come mitigazione del rischio derivante dalle soole LL (percezione della presenza di eventuali rumori anomali o sensibili riduzioni di velocità -effetto frenante- a carico dei macchinisti) non risponde a nostro avviso a una misura preventiva reale sulla sicurezza ferroviaria, ma ha unicamente l'obiettivo di scaricare ogni responsabilità sui macchinisti. In sede di riunione (19 maggio scorso) tra ANSFISA e OO SS di base abbiamo infatti obiettato che **a)** l'attività svolta in ambito scalo non può riprodurre le circostanze di lunghe frenate d'esercizio, dove si sono manifestati i surriscaldamenti **b)** il rinvio alla sensibilità percettiva del macchinista è limitativo, non obiettivo, parziale rispetto a lunghe colonne di carri **c)** sulla base dell'adozione di questa prova a costo zero si sono ritardate i provvedimenti di limitazione delle velocità **d)** il rinvio a autovalutazioni delle imprese è risultato inefficace perché già presente nella prima fase che ha costretto ANSFISA ad un intervento limitativo e perché nuovi episodi continuano a manifestarsi.

All'uopo riportiamo che l'Agenzia ferroviaria europea (ERA), nel documento JNS "Extreme effects of thermal overload in special cases of freight operation", individua, come misure di controllo del rischio a breve termine atte a eliminare le limitazioni di velocità decise da ANSFISA, il test di avviamento e l'abbassamento delle soglie di allarme dei sistemi tecnologici che rilevano la temperatura dei freni dei convogli quali "misure e tecnologie usate da tutti i paesi membri". **Nel medesimo documento tuttavia** ERA asserisce che devono essere approfondite **1)** possibili soluzioni per migliorare la tecnologia dell'attuale sistema frenante dei treni merci **2)** soluzioni tecniche (appropriati sistemi) per rilevare direttamente sul locomotore anomalie che avvengono sul materiale rimorchiato **3)** soluzioni alternative nella produzione del materiale composito delle soole dei treni merci.

Ribadiamo pertanto che, a fronte dell'incidenza sempre maggiore di eventi negativi connessi all'adozione delle soole LL, i carri merci necessitano quanto prima di un ripensamento totale del sistema frenante che elimini le problematiche del bloccaggio dei freni e del loro surriscaldamento e propagazione di fiamme. È inoltre urgente dotare i carri merci di sensori che trasmettano in cabina di guida le eventuali anomalie e che le località di servizio siano presenziate da personale di stazione e di verificatori per controllare lo stato della circolazione.

L'ipotesi di un incendio od esplosione di un treno di merci pericolose di dimensioni catastrofiche, analogo a quanto purtroppo realmente accaduto a Viareggio il 29 giugno 2009 purtroppo non può essere esclusa e la assoluta gravità delle potenziali conseguenze impongono a tutti i soggetti istituzionali di adottare le massime cautele ed ogni azione preventiva possibile, considerato che la normativa UE "NOISE TSI" impatta ad oggi sulla sicurezza.

Evidenziamo anche che, per quanto a conoscenza di questa OS, non sono a tutt'oggi state avviate dai vettori ferroviari adeguate scuole di formazione professionale come già segnalato nel nostro precedente esposto. Si richiede nuovamente e si sollecita quindi le autorità competenti in materia di verificare quanto segnalato con l'esposto del 31/01/2022, acquisendo i programmi formativi erogati dalle singole imprese, e con questa comunicazione di conoscere lo stato del procedimento e le eventuali iniziative di tutela adottate in merito.

Si chiede infine di conoscere, ai sensi della legge 11/90, il nominativo del responsabile del procedimento e l'Unità organizzativa cui indirizzare la richiesta di accesso agli atti.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento si rendesse necessario in merito ai contenuti dell'esposto-denuncia.

Confederazione Unitaria di Base Trasporti  
Coordinatore Nazionale  
Antonio Amoroso

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Antonio Amoroso". The signature is written in a cursive, flowing style.