



SEGRETERIE REGIONALI LOMBARDIA

Milano, 13 agosto 2026

Prot. 105-2026 UNI

Trenord Srl

trenord@pec.trenord.it

DRUO

Dott. Paolo Lingua

Paolo.lingua@trenord.it

Direttore Generale

Ing. Emanuele De Santis

Emanuele.desantis@trenord.it

Relazioni Industriali

Dott. Andrea Rivolta

Andrea.rivolta@trenord.it

Oggetto: Nota tecnica impianti antincendio E.464 e TAF

Le scriventi Organizzazioni Sindacali, preso atto delle recenti disposizioni tecniche e della comunicazione ricevuta via mail la sera del 12 agosto 2026, relative alla campagna straordinaria di sostituzione delle bombole dell'impianto antincendio su locomotive E.464 e convogli TAF serie 0 non revampizzati e serie 200, intendono evidenziare la grave situazione di rischio a cui viene sottoposto il personale mobile e il non adeguato coinvolgimento delle rappresentanze dei lavoratori.

Le misure attuate dalla società autorizzano di fatto la circolazione commerciale di mezzi con impianto antincendio disattivato e bombole scariche o rimosse, limitando il sistema alla sola segnalazione allarme e prescrivendo al macchinista di non accedere al corridoio di macchina in caso di incendio e richiedendo al capotreno di effettuare controlli visivi ad ogni occasione utile.

A tale proposito, risulta affidata al macchinista una responsabilità ed una esposizione a rischi non accettabili. Infatti, nel rilevare che il contesto in cui opera Trenord è caratterizzato da un'elevatissima densità di traffico pendolare e la presenza di diverse gallerie e viadotti, si ritiene l'eventualità di un arresto del treno per guasto o altra causa rende la mancanza di un impianto estinguente automatico un potenziale e preoccupante rischio per la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori. Risulta, tra l'altro, che i materiali interessati non siano tutti dotati di apparecchiatura per disattivare l'allarme passeggeri o l'intervento del freno di emergenza rendendo di fatto ancora più complicato arrestare il treno in una posizione di "sicurezza". Ancora, in caso di incendio sulla motrice/locomotiva di testa il macchinista sarebbe maggiormente esposto sia ad infortunio grave che a dover operare per la messa in sicurezza del convoglio in una condizione potenzialmente mortale.

Per quanto riguarda invece il capotreno si evidenzia come la dicitura "ad ogni occasione utile" risulti del tutto generica e non specifica, specialmente se parametrata alla naturale poliedricità del ruolo del capotreno, su cui gravano contemporaneamente molteplici e distinte funzioni. Nella comunicazione, infatti, non viene definito alcun ordine

di priorità riguardo all'esecuzione di tale controllo visivo rispetto ai restanti compiti d'istituto, affidandosi a una formulazione ampiamente interpretabile. Tale indeterminatezza rischia nei fatti di vincolare indebitamente il capotreno stazionando nelle immediate vicinanze del locomotore da sorvegliare, limitandone fortemente l'espletamento delle ulteriori mansioni, in palese contrasto con le medesime disposizioni operative aziendali che prevedono invece la presenza ed il dinamico spostamento del lavoratore lungo l'intero convoglio. Pertanto, si ribadisce l'inderogabile necessità di definire con rigore le corrette tempistiche, le modalità d'esecuzione e i perimetri di responsabilità, le quali devono comunque rimanere totalmente ed interamente in capo alla società.

Nel riportare che l'inefficacia del sistema antincendio, rispetto alle procedure ed ai manuali vigenti, prevede l'impossibilità di utilizzare il convoglio, risulta ancora più preoccupante che sul piano del D.Lgs. 81/2008, l'Azienda non abbia effettuato alcuna preventiva consultazione con gli RLS, né abbia provveduto all'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi per gestire scenari d'incendio in galleria o su viadotti senza estinguento automatico a bordo delle cabine, ovvero l'abbia fatto senza coinvolgere gli RLS.

Si rileva, inoltre, che il divieto di accesso al corridoio trasferisce impropriamente l'intera gestione dell'emergenza al Personale di Condotta e di Accompagnamento, aggravando i carichi di lavoro senza alcun adeguamento delle procedure operative.

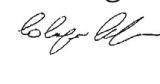
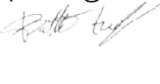
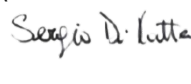
Alla luce di quanto esposto si richiede l'emanazione di una disposizione aziendale che sollevi integralmente il Personale di Condotta e Accompagnamento da qualsiasi responsabilità civile, penale o disciplinare per eventuali danni ai rotabili, ritardi o criticità derivanti da un incendio o dall'applicazione di tali disposizioni degradate, nonché garantisca l'incolumità dei lavoratori durante l'espletamento delle loro mansioni.

Contestualmente, si richiede la valutazione di non utilizzare i materiali senza estinguento automatico a bordo, considerando il periodo ed il numero esiguo di materiali interessati nel trasporto regionale lombardo, unitamente alla convocazione urgente di un tavolo di confronto con Organizzazioni Sindacali e RLS per esaminare lo stato e i tempi del ripristino.

Ribadendo che la responsabilità della sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio fa capo interamente a Trenord, le scriventi si riservano di attivare qualsiasi azione di tutela a salvaguardia del personale e dell'incolumità pubblica.

In attesa di urgente riscontro, si porgono distinti saluti.

FILT CGIL **FIT CISL** **UIL TRASPORTI** **UGL A.F.** **SLM FAST** **FAISA-CISAL** **ORSA FERROVIE**
(Casile) (Colmegna) (Filocamo) (Del Prete) (Bettiga) (Di Matteo) (Beccalli)

Filt - Cgil:	Via Palmanova, 22 20132 Milano	tel. 02 67158.1	fax 02 66987098
Fit - Cisl:	Via Bolama, 13 20126 Milano	tel. 02 37921801	fax 02 37921899
Uiltrasporti - Uil:	Via Campanini, 7 20124 Milano	tel 02 671103500	fax 02 671103550
UGL Ferrovie.:	Piazza Duca D'Aosta, 1 20124 Milano	tel. 02 63712577	fax 02 63712581
SLM Fast Confsal:	Piazza Duca D'Aosta, 1 20124 Milano	tel. 02 66988408	fax 02 63712006
Faisa/Cisal:	Via Giovanni Ricordi, 21- 20131 Milano	tel. 02 36521791	fax: 02 851142214
ORSA Ferrovie:	Piazza Duca D'Aosta, 1 20124 Milano	tel. 02.63712959	fax 02 63712229