



VEETURE PILOTA NON C'È PEGGIOR SORDO...



INVITIAMO AD UNA ATTENTA LETTURA DELLE MISSIVE SCAMBIATE DALLA SEGRETERIA NAZIONALE FAST FERROVIE CON L'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE SU UN PROBLEMA DI SICUREZZA PIU' VOLTE SOLLEVATO DALLA NOSTRA O.S. ANCHE IN ALTRE SEDI: LA CIRCOLABILITA' AD AGENTE SOLO DELLE VETTURE PILOTA NPDB RIBASSATE PASSANTI.

LE RISPOSTE RICEVUTE DALL'AGENZIA, INSIEME A QUELLE RELATIVE AD ALTRE PROBLEMATICHE SOLLEVATE E LEGATE ALL'ESERCIZIO AD AGENTE SOLO, QUALI:

- IMMOBILIZZAZIONE DEL MATERIALE IMPRESEZIATO IN LINEA,
- DEGRADO DELLE COMUNICAZIONI TERRA/TRENO E BORDO/BORDO,
- INADEMPINZA DELLA SOCIETA' METROCAMPANIA NEI CONFRONTI DELLA DIRETTIVA N.1/2009 DELL'ANSF,
- MODIFICHE ARBITRARIE DEI TESTI REGOLAMENTARI A CURA DI RESPONSABILI DIVISIONALI DI TRENITALIA,

RISULTANO TUTTE POCO ESAUSTIVE ED A VOLTE LASCIANO INCREDULI PER COME NON RISOLVONO I PROBLEMI, MA LI SFIORANO E LI LASCIANO COME SONO, FACENDO SORGERE LEGITTIMI INTERROGATIVI SUL RUOLO, SULLE ATTRIBUZIONI E SUL POTERE DELLA CITATA AGENZIA.

INVITIAMO QUINDI A SEGUIRE CON INTERESSE LA QUERELLE E GLI SVILUPPI CHE CI SARANNO SIA ATTRAVERSO L'INFORMATIVA CHE AVREMO CURA DI FORNIRE, SIA ATTRAVERSO IL SITO WWW.FASTFERROVIE.IT, DA SEMPRE UTILE E COMPLETO STRUMENTO DI INFORMAZIONE PER I LAVORATORI.

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma 07 Agosto 2009

Prot. n° 951/6

Rif. n° 938/6 – 944/9 – 946/6 – 947/3 – 247/4

ANSF - Agenzia Nazionale per
la Sicurezza delle Ferrovie
Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Piazza della Stazione 45
50123 Firenze

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i Trasporti Terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci 36
00157 Roma

Oggetto: **Sollecito di riscontro.**

Con la presente, è nostra intenzione insistere per una risposta alle cinque lettere poste a riferimento, inviatevi dalla scrivente in date diverse e comunque, alcune, risalenti anche a due mesi orsono.

I quesiti posti e le segnalazioni effettuate con le medesime, riteniamo siano di primaria rilevanza nel merito della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Siccome fanno seguito a una serie di missive, alle quali hanno fatto riscontro lettere che avevano la peculiarità di far rimanere intonse le problematiche e le incognite portate alla vostra attenzione, una significativa perplessità comincia a insinuarsi, speriamo a torto, sulla concreta capacità o possibilità, da parte della Vostra struttura, di poter affrontare e risolvere le criticità relative alla sicurezza delle ferrovie, almeno dove queste cozzino con gli interessi economici e gestionali delle grandi imprese di trasporto ferroviario.

Ad ogni buon conto, riassumiamo d'appresso le tematiche affrontate nelle comunicazioni poste a riferimento e alle quali attendiamo ancora risposta:

❖ **Immobilizzazione del materiale impresenziato in linea.**

A seguito della vostra ultima missiva inviataci sull'argomento, nella quale esplicavate testualmente: *“Si ribadisce comunque che le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura, devono adottare, prima dell'attivazione di un servizio ad agente solo, procedure idonee affinché i rischi connessi a tale specifica condizione di esercizio siano efficacemente gestiti in tutti i tratti di linea e per tutti i convogli interessati, incluso il rischio della fuga del materiale rotabile”*, la scrivente si è fatta parte diligente, come ben sapete, nel sollecitare a tutte le Imprese Ferroviarie e al Gestore Infrastruttura, una notifica atta a chiarire quali siano le procedure idonee affinché, i rischi connessi a tale specifica condizione di esercizio, siano efficacemente gestiti in tutti i tratti di linea e per tutti i convogli interessati, incluso il rischio della fuga del materiale rotabile qualora dovesse venire a mancare la vigilanza dell'agente di condotta, per spezzamento treno o per un combinato di entrambe le criticità.

Benché la missiva sia datata ormai 27 Aprile 2009, a tutt'oggi alcun riscontro c'è giunto da nessuno degli intestatari, quantunque l'equipaggio ad agente solo sia ormai realtà consolidata. Ciò vuol dire che in merito al rischio, a questo punto concreto, della fuga di materiale rotabile affidato ad agente solo, le imprese e RFI appaiono colpevolmente inadempienti mentre l'ANSF solo spettatrice impotente, un quadro veramente avvilente.

❖ **Metrocampania.**

L'indifferenza, colpevole almeno quanto libera da pena, che questa società di trasporto mostra verso la vostra direttiva N1 /dir/2009 sul dispositivo vigilante, integrata dalla nota esplicativa prot. n° ANSF 03426/09 del 26.06.2009, non badando a installare, su alcun mezzo di trazione, il previsto e vincolante interruttore di esclusione del dispositivo vigilante, a totale spregio delle direttive emesse dagli organismi competenti, è specchio fedele delle impressioni suddette, lasciandoci profondamente perplessi in merito all'enorme sproporzione esistente tra i compiti assegnati all'ANSF e gli strumenti messi a disposizione per ottemperarvi.

❖ **Comunicazione Terra/Treno e Bordo/Bordo nell'equipaggio ad agente solo.**

Questo è, sicuramente, l'aspetto sul quale la confusione tra gli operatori della circolazione è maggiore. Infatti, l'assoluta mancanza di chiarezza sulle norme e le attenzioni, che il P.d.M. e il P.d.B. sono tenuti a osservare, in caso di degrado alle comunicazioni in questione, lasciano scoperto un vincolo normativo cui il personale, prima ancora che l'azienda, ha l'onere e la responsabilità dell'ottemperanza, in un frangente, tra l'altro, estremamente delicato, com'è quando viene a mancare, la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere comandato a un unico agente di condotta. I nostri innumerevoli tentativi di spingere l'ANSF verso un'azione chiarificatrice, si sono infranti miseramente su un muro di arzigogolazioni ermetiche, le quali hanno portato, i vari quadri aziendali, ad affrontare l'emergenza in modi estremamente eterogenei. La situazione nel merito è talmente degradata che, mentre alcune direzioni del trasporto di Trenitalia, come ad esempio la Lombardia, ignorano bellamente disposizioni come la RFI-DTC A0010\P2007\ 0001441 del 31 maggio 2007, in modo tanto sfrontato quanto impunito, siamo costretti a rincorrere notizie di fantasiose quanto imminenti interpretazioni normative che cancellerebbero, come se nulla fosse, i vincoli concernenti il collegamento Bordo/Bordo.

❖ **Utilizzo, con equipaggio ad Agente Solo, delle vetture pilota NPBD ribassate passanti e similari.**

In questo caso l'incongruenza raggiunge la sublimazione perché, mentre nel caso del vigilante l'ANSF si riserva di deliberare in attesa dell'emanazione d'imminenti FICHE UIC europee, per quanto concerne le vetture pilota NPBD ribassate passanti e tutte le cabine di guida similari, sono chiaramente in contrasto con le disposizioni previste nella "FICHE UIC n°651" ma, a distanza di quasi due mesi, né l'Agenzia, né nessun altro, sono stati in grado di decidere se sono idonee per la guida con un solo agente di condotta o necessitano di un agente abilitato, almeno ai segnali, seduto nella semi-cabina di destra.

Se il macchinista ne eleva formale richiesta, "obtorto collo" l'impresa accondiscende a far accomodare il Capotreno in cabina, in caso contrario il macchinista resta solo e si assume la responsabilità della guida effettuata con un angolo di visuale ridotto.

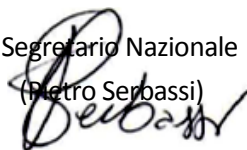
❖ **Interventi arbitrari su modifiche regolamentari inerenti alla sicurezza del trasporto ferroviario.**

Forse sarà la nostra scarsa lungimiranza ma non riusciamo proprio a immaginare come possa essere ammissibile che, a un responsabile divisionale di Trenitalia, sia lasciata la facoltà d'intervenire d'iniziativa su modifiche regolamentari, piegando la sicurezza dell'esercizio alle necessità di produzione e di mercato del proprio segmento produttivo, senza che ciò riesca a mettere in moto un'azione di contrasto e blocco da parte dell'ANSF o del Ministero competente eppure, neanche questa contestazione, ha finora avuto riscontro alcuno.

Insieme alla lettera scritta oggi all'Amministratore Delegato del Gruppo FS, la presente rappresenta l'ultimo tentativo della FAST FerroVie, di ricomporre un quadro vertenziale e rivendicativo estremamente deteriorato, nell'impegno, sempre più indifferibile, di eludere gli esacerbanti e sempre poco costruttivi passaggi con gli organi d'informazione e stampa o quelli legali.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)



FAST Ferrovie
Segreteria Nazionale
Via Prenestina, 170

00176 Roma

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**
Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i
sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario
Via Caracci, 36

00157 Roma

OGGETTO: Sollecito di riscontro

riferimento: nota segreteria nazionale FAST Ferrovie prot. 951/6 del 7 agosto 2009

allegati: 2

In esito alla nota a riferimento si fa presente quanto di seguito indicato.

- **Immobilizzazione del materiale impresenziato in linea:** riguardo a tale argomento questa Agenzia ritiene di avere, per quanto di competenze, risposto con la nota ANSF 1976/09 del 20/04/2009, come peraltro evidenziato anche da codesta segreteria. Riguardo agli altri aspetti questa Agenzia si farà parte attiva a fronte di comprovate inadempienze da parte di RFI e delle imprese ferroviarie.
- **E-VIG Metrocampania:** in merito a argomento, segnalato anche con la nota di codesta segreteria nazionale FAST Ferrovie n.274/4 del 01 luglio 2009, questa Agenzia ribadisce, come peraltro già indicato nella direttiva n. 1/dir/2008 di questa Agenzia, che l'installazione del dispositivo di esclusione del Vigilante (E-VIG) è necessaria a fronte di criticità evidenziate dalle autorità competenti territorialmente in materia di sicurezza e salute sul lavoro.
- **Comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo nell'equipaggio ad agente solo:** in merito a tale punto questa Agenzia ritiene di non avere, per quanto di competenza, ulteriori elementi oltre quelli già forniti a codesta segreteria con le precedenti note ANSF n° 639/09 del 05/02/2009, n° 1081/09 del 02/03/2009, n° 2918/09 del 05/06/2009 e n° 3425/09 del 26/06/2009, questa ultima inviata a tutte le Organizzazioni Sindacali a seguito di specifico incontro con le stesse. Si ribadisce la disponibilità di questa Agenzia ad esaminare eventuali motivate proposte di modifica o integrazione delle norme vigenti di propria competenza.
- **Utilizzo, con equipaggio ad Agente Solo, delle vetture pilota NPBD ribassate passanti e similari (nota 944/9):** in merito a tale argomento si comunica che Trenitalia, con nota TRNIT. CORP. 14/07/2009. 0025799 che si allega alla presente (allegato 1), ha ribadito che, in base agli

accordi con le Organizzazioni Sindacali, le carrozza pilota NPBD non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo di condotta ad agente solo.

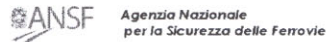
- **Interventi arbitrari su modifiche regolamentari inerenti alla sicurezza del trasporto ferroviario:** in merito a tale argomento, presumendo che si intenda riferirsi alla specifica nota di codesta segreteria n° 947/3 del 1 luglio 2009, si comunica che è stato chiesto a Trenitalia, con nota n° ANSF 04908/09 del 7 settembre 2009 allegata alla presente (allegato 2), di fornire le informazioni necessarie per una corretta valutazione.

Il Direttore
ing. Alberto Chiovelli



Ag. sicurezza
14-07-09

Prot: TRNIT.CORP.14/07/2009.0025799



Messura
Ereoli

Prot. n° ANSF 03901/09
Firenze 15-07-2009

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema
Firenze

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle
Ferrovie
Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Piazza della Stazione, 45
FIRENZE

Oggetto: carrozze pilota NPBD.

Facendo seguito a quanto da noi comunicato con nota n° 20428 del 28/05 scorso e in risposta alla vostra n° 3603 del 7 u.s. ribadiamo che, in base agli accordi sottoscritti con le OO.SS., le carrozze in oggetto - regolarmente immatricolate ed ammesse a circolare - non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo di condotta ad agente solo.

Distinti saluti

Emilio Maestrini

TRENITALIA S.p.A.
Piazza della Croce Rossa, 1

00161 ROMA

OGGETTO: Sicurezza d'esercizio (bordini)

Allegati: nota Segreteria Nazionale FAST, Prot. n° 947/3 del 1 luglio 2009

E' pervenuta a questa Agenzia la nota della Segreteria Nazionale FAST Ferrovie, che si allega alla presente, con la quale viene segnalata l'emanazione, da parte di codesta impresa ferroviaria, di un documento con il quale viene modificata una norma regolamentare di sicurezza di competenza di questa Agenzia.

Si chiede di comunicare con urgenza a questa Agenzia informazioni in merito.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli


SEGRETERIA NAZIONALE

Roma 11 Settembre 2009

Prot. n°955/3

Rif. ANSF 04909/09 del 07/09/09

ANSF - Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
Sig. Direttore
Piazza della Stazione 45
50123 Firenze

MINISTERO DEI TRASPORTI

Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caraci 36
00157 Roma

Oggetto: Riscontro alla nota in riferimento

Benché, questo ormai fitto scambio epistolare sui cinque noti importanti temi inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario, ci dia l'impressione di un confronto sempre più stucchevole, caratterizzato da vostri arroccamenti e contorsioni linguistiche, che avvolgono le questioni irrisolte in un labirinto d'imputabilità, che appare proiettato, decisamente, più verso un'assoluzione di responsabilità a priori che verso l'individuazione di soluzioni concrete ed efficaci, non è intenzione della FAST FerroVie, quella di defilarsi per estenuazione.

Pertanto, in merito alla lettera posta a riferimento, con la presente, intendiamo eccepire quanto segue:

- ✚ **Immobilizzazione del materiale impresenziato in linea** – Visto i tempi decisamente significativi, intercorsi dalla nostra prima denuncia in merito, come è da intendersi la frase “... *questa Agenzia si farà parte attiva a fronte di comprovate inadempienze da parte di RFI e delle Imprese Ferroviarie.*”? Cosa altro bisogna fare per comprovare le inadempienze prima che qualche treno, senza nessun controllo, abbia avuto modo di vagabondare sui binari della rete?
- ✚ **E-VIG Metrocampania** – Innanzitutto ci appare decisamente singolare che, l'utilizzo di una determinata apparecchiatura da parte di un lavoratore, possa essere ritenuta nociva per lo stesso solo a seconda della provincia in cui opera costui. Siccome non stiamo parlando di impiegati operanti in un ufficio ma di macchinisti in attività su convogli in movimento che, per loro stessa natura, pongono il lavoratore sotto la giurisdizione anche di svariate ASL durante la sua prestazione giornaliera, deliberare, con la locuzione sottolineata, che “*l'istallazione del dispositivo di esclusione Vigilante (E-VIG) è necessaria a fronte di criticità evidenziate dalle autorità competenti territorialmente in materia di sicurezza e salute sul lavoro*”, più che pilatesco ci appare solo come un solido alibi, al quale possono aggrapparsi le imprese di trasporto ferroviario, per venir meno, impunemente, a un preciso dovere di tutela della salute dei propri lavoratori.

A meno che il convoglio ferroviario non circoli in una sola provincia, come può essere applicativa la norma in questione?

- ✚ **Comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo nell'equipaggio ad agente solo** – E' ora di finirla, lo sappiamo tutti che le comunicazioni Bordo/Bordo non sono garantite, ne in termini di qualità, ne in termini di continuità, e che quelle Terra/Treno, possono essere garantite solo dal Cab-Radio ma solo su determinate tratte e su determinate linee. Anche e soprattutto per far fronte a questa situazione che non appare certo di rapida soluzione domandiamo: quando sarà possibile che il macchinista possa essere in possesso di una normativa sul degrado delle comunicazioni che lo aiuti e lo tuteli alla stregua di quella esistente per il degrado degli altri sistemi di sicurezza della circolazione?

Chi deve colmare questo vulnus normativo/regolamentare?

- ✚ **Utilizzo, con equipaggio ad agente solo, delle vetture pilota NPBD ribassate passanti e similari** – E' certamente il punto della lettera che, maggiormente, ha acuito il nostro senso di sconforto e di delusione. In buona sostanza ci avete notificato che, secondo l'Agenzia, se un bimbo sorpreso con un barattolo di marmellata in mano, sporco di confettura, con la bocca piena e il cucchiaino nell'altra mano afferma di non averne mangiato è innocente, sempre che si chiami Mauro. Che ci sia passata la facezia ma si ironizza sulle disgazie, ci domandiamo, infatti, come può essere accolta in maniera diversa una risposta che dice *"Trenitalia ha ribadito che ... le carrozze pilota NPBD non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo ad agente solo"*? L'Agenzia conosce qualcosa di quello che avviene sui binari o si basa solo su quello che le raccontano le Imprese Ferroviarie e la Società Infrastruttura? E quelle similari?

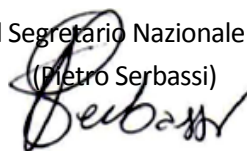
Ogni giorno migliaia di treni, in tutte le regioni d'Italia, vengono effettuati ad agente solo con materiale che garantisce, al macchinista, una visuale ridotta o molto ridotta della parte anteriore destra e laterale destra dello spettro visivo necessario alla guida e alla manovra del convoglio, a meno che il lavoratore stesso, ignorando le pressioni di carattere disciplinare esercitategli dall'Impresa, non si faccia carico di responsabilità che, alla fin fine, forse neanche gli appartengono.

Cosa occorre all'Agenzia per togliere la testa dalla sabbia e vedere quello che accade fuori dalle finestre dei propri uffici?

- ✚ **Interventi arbitrari su modifiche regolamentari inerenti la sicurezza del trasporto ferroviario** – Le vette irraggiungibili del paragrafo precedente, non sono state raggiunte ma la strada intrapresa è quella. A fronte di una denuncia documentata di un'azione di modifica regolamentare perpetrata da una società di trasporto che può mettere in pericolo la sicurezza dell'esercizio, l'Agenzia interroga e indaga, senza sospendere il provvedimento in via cautelare. Purtroppo Viareggio insegna quanto sia difficile agire proficuamente contro gli interessi delle Società di Trasporto Ferroviario prima che avvenga il disastro, tanto in questo paese se muore il macchinista abbiamo il colpevole, in caso contrario non paga mai nessuno.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)





SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 14 settembre 2009

Prot. n° 955/8

Anticipata via FAX

Spett. Trenitalia S.p.A.

Amministratore Delegato
Ing. Vincenzo Soprano
Sede

Direttore Risorse Umane e Organizzazione
Dott. Marco Romani
Sede

Direzione Trasporto Passeggeri Regionale
Direttore
Ing. Giancarlo Laguzzi
Sede

p.c. A.N.S.F.
Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Sede

Oggetto: Utilizzo Vetture pilota NPBD ribassate passanti

Riferimento: nota ANSF prot. n°04909/09 del 07/09/09 con 2 allegati

A seguito di un ampio scambio epistolare con l'A.S.N.F., la scrivente è stata informata di quanto dichiarato da Trenitalia all'Agenzia stessa in merito all'utilizzazione delle vetture pilota NPBD ribassate passanti. È di assoluta evidenza il disagio con il quale abbiamo appreso dell'Allegato 1 (prot. di Trenitalia TRNIT.CORP.14/07/2009.0025799) nel quale codesta società afferma testualmente: **"... ribadiamo che, in base agli accordi sottoscritti con le OO.SS., le carrozze in oggetto – regolarmente immatricolate ed ammesse a circolare – non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo di condotta ad agente solo."**

A completezza d'informazione, l'oggetto di detta missiva è: **"carrozze pilota NPBD"**.

Pur cercando di trovare giustificazioni plausibili a una tale dichiarazione, non possiamo non far notare, come sa benissimo chiunque si sia avvicinato ad un treno della Direzione Trasporto Passeggeri Regionale, servito con tali vetture pilota, nel periodo estivo, che proprio in barba agli accordi, il servizio veniva comandato con il modulo di condotta ad agente solo; addirittura, in caso di richiesta formale di rispetto degli accordi stessi da parte del macchinista, la Società rispondeva con un altro atto formale con il quale, pur autorizzando nel frattempo la condotta ad agente unico, si riservava azioni disciplinari,.



A controprova e a mo' di esempio, si allegano alla presente un turno di servizio dove è evidente la programmazione ad agente solo e gli m40 emessi che confermano quanto su esposto. Gli m40 allegati sono stati emessi dopo il 15 luglio 2009, data della nota di Trenitalia succitata, a dimostrazione del fatto, da noi più volte denunciato, che ad oggi insistono in Trenitalia due linee comportamentali: una è quella dichiarata all'ANSF e condivisa con le OOSS, un'altra quella delle linee di produzione.

Pertanto, si chiede alle SV in Indirizzo di fare chiarezza sull'argomento, ristabilendo una linea comportamentale univoca e rispettosa degli impegni assunti con il Sindacato, peraltro supportata da tesi tecniche oggettive che non permettono l'utilizzo di dette vetture pilota con il modulo di condotta ad agente solo, visto che sono state **regolarmente immatricolate ed ammesse a circolare** con il modulo di condotta a doppio agente, forse più di 20 anni fa.

L'occasione è gradita per porgere i più distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)



M40 per PdC x rifiuto AS su Pilota PR 8239
(copia per l'Agente a cui è rivolta la prescrizione)

Vale M40

N° 2/01 del 1/10/08

Al macchinista del Treno/Treni (*) 12005 del 1/10/08

In relazione al Suo rifiuto, segnalatoci con M40 n° 1.5/01, ad effettuare il servizio assegnatoLe con le modalità specifiche dell'Agente di Condotta Solo in cabina di guida conformi alla vigente normativa in materia di circolazione ferroviaria, al solo fine di garantire il servizio programmato evitando gravi disagi alla clientela e turbativa alla circolazione ferroviaria, **si dispone la prosecuzione del servizio con le modalità contrattuali dell' Agente Unico**. La Società si riserva ogni valutazione di natura disciplinare in relazione al comportamento da Lei tenuto.

Firma Dirigente



Firma di chi consegna M40



(*) Cancellare le parole che non servono

M40 per PdC x rifiuto AS su Pilota PR 8239
(copia per l'Agente a cui è rivolta la prescrizione)

Vale M40

N° 1/15 del 15/02/09

Al macchinista del Treno/Treni (*) 11899 del 15/02/09

In relazione al Suo rifiuto, segnalatoci con M40 n° 06/03, ad effettuare il servizio assegnatoLe con le modalità specifiche dell'Agente di Condotta Solo in cabina di guida conformi alla vigente normativa in materia di circolazione ferroviaria, al solo fine di garantire il servizio programmato evitando gravi disagi alla clientela e turbativa alla circolazione ferroviaria, **si dispone la prosecuzione del servizio con le modalità contrattuali dell' Agente Unico**. La Società si riserva ogni valutazione di natura disciplinare in relazione al comportamento da Lei tenuto.

Firma Dirigente



Firma di chi consegna M40



(*) Cancellare le parole che non servono

ENTE FERROVIE DELLO STATO

N° 15/21

M. 40 a

Treno 12005 del 17/08/18/2009

Si ordina Si dà avviso a _____
IL SOTTOSCRITTO CECCHINI GIANLUCA MACCH. DEL TR. 12005
DEL 17/08/09 PROGRAMMATO AD AS DA AVVISO ALLA SORAN
CHE LA UTPIE NPBA IN TESTA AL TRENO LIMITA LA VISUALE
NELLA SEDE FERROVIARIA E MOTTO A RISCHIO LA SICUREZZA
DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO. PERTANTO SI RICHIEDE
LA PRESENZA DEL CT IN CABINA DI GUIDA CON
FUNZIONI DI SECONDO AGENTE. EFFETTUANDO IL SERVIZIO
AD AGENTE UNICO

Per ricevuta della prescrizione

Il(*) P. [firma] 15/21

(*) Qualifica di chi riceve la prescrizione.

Il Capotreno-II Macchinista(***)

[firma]

(rimane al capotreno o macchinista)

ENTE FERROVIE DELLO STATO

N° 04/73

M. 40 a

Treno 11599 del 15/07/18/2009

Si ordina Si dà avviso a _____
IL SOTTOSCRITTO CECCHINI GIANLUCA MACCH. DEL TR. 11599
DEL 15/07/09 PROGRAMMATO AD AS, DA AVVISO ALLA SORAN
CHE LA UTPIE NPBA IN TESTA AL TRENO LIMITA LA VISUALE
NELLA SEDE FERROVIARIA E MOTTO A RISCHIO LA SICUREZZA
DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO. PERTANTO SI RICHIEDE
LA PRESENZA DEL CT IN CABINA DI GUIDA CON
FUNZIONI DI SECONDO AGENTE.
EFFETTUANDO IL SERVIZIO AD A.U.

Per ricevuta della prescrizione

Il(*) [firma] 1/15

(*) Qualifica di chi riceve la prescrizione.

Il Capotreno-II Macchinista(***)

[firma]

(rimane al capotreno o macchinista)

**M40 per PdC x rifiuto AS su Pilota PR 8239
(copia per l'Agente a cui è rivolta la prescrizione)**

Vale M40 N° 05/13 del 22/07/2009
Al macchinista del Treno/Treni (*) 12005 del 22/07/2009

In relazione al Suo rifiuto, segnalatoci con M40 n° 16/131, ad effettuare il servizio assegnatoLe con le modalità specifiche dell'Agente di Condotta Solo in cabina di guida conformi alla vigente normativa in materia di circolazione ferroviaria, al solo fine di garantire il servizio programmato evitando gravi disagi alla clientela e turbativa alla circolazione ferroviaria, **si dispone la prosecuzione del servizio con le modalità contrattuali dell' Agente Unico**. La Società si riserva ogni valutazione di natura disciplinare in relazione al comportamento da Lei tenuto.

Firma Dirigente

[Signature]

Firma di chi consegna M40

[Signature]

(*) Cancellare le parole che non servono

ENTE FERROVIE DELLO STATO N° 16/81 M. 40 a

Treno 12005 del 22/07/2009

Si ordina Si dà avviso a _____

IL SOTTOSCRITTO CECCHINI GIANLUCA MACCH. DEL TR. 12005
DEL 22/07/09 PROGRAMMATO AD AS, DA AVVISO ALLA SORAN,
CHE LAUT PIL NP80 IN TESTA AL TRENO LIMITA LA VISUALE
DELLA SEDE FERROVIARIA E METTE A RISCHIO LA SICUREZZA
DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO - PERTANTO SI RICHIEDE
LA PRESENTA DEL CT IN CABINA DI GUIDA CON FUNZIONI
DI SECONDO AGENTE, EFFETTUANDO IL SERVIZIO A.U.

Per ricevuta della prescrizione
Il(*) Petrolini 05/13

(*) Qualifica di chi riceve la prescrizione.

Il Capotreno-II Macchinista(***)

[Signature]
(rimane al capotreno o macchinista)