

Prof. n° ANSF 03450/12

Firenze 16-05-2012

AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

FILT-CGIL

Via Giovan Battista Morgagni, 27

00161 ROMA

FIT-CISL

Via Antonio Musa, 4

00161 ROMA

UILTRASPORTI

Via di Priscilla, 101

00199 ROMA

UGL Trasporti

Viale Regina Margherita, 269

00198 ROMA

FAST Ferrovie

Via Prenestina, 170

00176 ROMA

OGGETTO: sospensione del servizio sulla linea Bari - Taranto

Riferimento: nota prof. ANSF 01316/12 del 29.02.2012

Allegato: Nota RFI-DTC\A0011\P\2012\00012145 del 09/05/2012

Facendo seguito alla nota a riferimento, si invia in allegato la risposta di RFI utile al riscontro di quanto segnalato da codeste Segreterie Nazionali con nota di pari oggetto del 02/02/2012.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli



Ferrovie dello Stato Italiano
UA 9/5/2012
RFI-DTCVA0011\PV2012\0001246

Direzione Tecnica
Il Direttore

 **ANSF** Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie

Prof. n°ANSF 03372/12
Firenze 15-05-2012

**AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE**

Piazza della Stazione n. 45
50123 - FIRENZE

p.c. **SIG. AMMINISTRATORE DELEGATO
RETE FERROVIARIA ITALIANA
SEDE**

Rif.: Nota ANSF 01313/12 del 29-02-2012

Oggetto: Sospensione del servizio sulla tratta Bari - Taranto

In esito alla nota a riferimento, questo Gestore ritiene utile chiarire che, per le ragioni che si riportano di seguito, il provvedimento di cui all'oggetto non implica di per sé alcuna delle criticità sulla sicurezza della circolazione lamentate nella nota inviata a codesta Agenzia dalle OO.SS.

Le norme vigenti che regolamentano la sospensione del servizio sono riportate all'articolo 25, comma 16, del Regolamento per la circolazione dei treni e prevedono che "durante il periodo di sospensione i segnali di protezione delle stazioni devono essere mantenuti a via impedita mentre i deviatori allacciati ai binari di corsa devono essere assicurati per il libero percorso sui binari stessi, mediante fermascambi di sicurezza"; ovviamente tali norme sono state puntualmente rispettate sulla linea di che trattasi.

La sospensione del servizio non è quindi subordinata ad alcuna modifica impiantistica o tecnologica atta a rendere le località di servizio disabilite e impresenziate. Con l'occasione giova evidenziare che i citati regimi di disabilitazione e impresenziamento sono utilizzati quando la linea è in esercizio, mentre perdono di significato durante il periodo di sospensione.

In merito poi alle altre osservazioni si evidenzia che:

- non si comprende quale sarebbe il "forte impatto sulla manutenzione" della linea: al contrario appare evidente (e ciò non vale solo per il sistema ferroviario) che la manutenzione si fa meglio quando il sistema non è utilizzato;
- in caso di mancanza di remotizzazione di alcuni allarmi, l'eventuale constatazione di un'anormalità in atto al momento della ripresa del servizio potrebbe comportare al più dei problemi di regolarità;
- le intrusioni di estranei e i danneggiamenti di impianti costituiscono un problema di *security* della Rete ferroviaria, gestito con idonee misure.

Si resta comunque a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

Giovanni Costa

