

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)

