

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 5 aprile 2011

Prot. n° 1083/3

Allegati: Lettera Fast Ferrovie del 16 giugno 2009 prot. n°944/9
Lettera Fast Ferrovie del 13 agosto 2010 prot. n°1013/9

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

p.c. TRENITALIA
L'Amministratore Delegato
Ing. Vincenzo Soprano
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

Oggetto: Richiesta d'intervento.

Con le due precedenti missive allegate, la scrivente ha inutilmente cercato di sensibilizzare i dirigenti, le autorità e gli istituti preposti sull'estrema pericolosità costituita da un treno la cui condotta sia affidata ad un unico agente, qualora, la cabina di guida fosse costituita da una "semipilota" NPBD passante o oggetto di recente modifica con l'eliminazione della porta passante e del "Buleret".

Lo scambio epistolare intercorso tra L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e Trenitalia, consumatosi fino a gennaio u. s., non ha fatto altro che determinare due certezze:

- la prima è quella che, seppure in maniera indiretta, sancisce, inequivocabilmente, che il macchinista, stando seduto al posto di guida, non gode, sul lato destro, di una visibilità sufficiente a garantire il rispetto degli standard previsti dalla FICHE 651. Tanto è vero che entrambe le parti, ANSF e Trenitalia, convengono, in diversa documentazione, che nei casi in cui tale visibilità risulti indispensabile per la condotta del treno anche in condizioni di normale esercizio, il macchinista debba venire coadiuvato da un secondo agente;
- la seconda è quella che fa apparire Trenitalia comprensibilmente tesa a cercare qualunque escamotage per poter risparmiare sui lavori di restyling delle carrozze in questione, mentre l'ANSF, non sembrando avere nessun potere effettivo per intervenire risolutivamente nel merito, dà la sensazione di tentare di sfuggire ad eventuali responsabilità.

Nel frattempo, però, il 23 marzo u.s., in prossimità della stazione di Ancona Marittima, si è consumato un investimento senza che il macchinista, proprio per i motivi sopra esposti, potesse in alcun modo constatare la presenza di un ostacolo all'interno della sagoma limite del convoglio da lui condotto.

L'incidente solo per buona sorte non ha fatto registrare danni considerevoli, noi, però, riteniamo che per intervenire non bisogna attendere che avvenga un disastro ferroviario.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale



Pietro Serbassi
