

**SEGRETERIA NAZIONALE**

Roma lì, 27 Aprile 2009

Prot. n° 938/6

**Rif. n°ANSF 01976/09 del 20 Aprile 2009**

**RETE FERROVIARIA ITALIANA**

Sig. Amministratore Delegato

Sig. Direttore della Direzione Tecnica  
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

**MINISTERO DEI TRASPORTI**

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

**TRENITALIA**

Sig. Amministratore Delegato  
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

**SBB CARGO ITALIA**

Sig. Amministratore Delegato  
Via Damiano Chiesa 2 - 21013 Gallarate (VA)

**RAIL TRACTION COMPANY**

Sig. Amministratore Delegato  
Via Sommacampagna 32 - 37137 Verona

**NORDCARGO**

Sig. Amministratore Delegato  
Via Giovanni Spadolini 12 - Novate Milanese (MI)

**FERROVIENORD**

Sig. Amministratore Delegato  
P.le Cadorna 14 - 20123 Milano

**FERROVIE DEL GARGANO**

Sig. Amministratore Delegato  
Via Zuppetta 7/d - 70121 Bari

**DB SCHENKER RAIL ITALIA**

Sig. Amministratore Delegato  
Via Umberto Giordano 35 - 15100 Alessandria

**RAIL EUROPE ITALIA**

Sig. Amministratore Delegato  
Via Vitruvio 1 - 20124 Milano

**FERROVIE ADRIATICO SANGRITANA**

Sig. Amministratore Delegato  
Via Dalmazia 9 - 66034 Lanciano (CH)

---

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Prenestina n°170 – 00176 – ROMA

Tel. 06 89535974 - 06 89535975 - Fax. 06 89535976 - E-Mail sn@fastferrovie.it



**VEOLIA CARGO ITALIA**  
Sig. Amministratore Delegato  
P.zza Della Vittoria 14/25 - 16121 Genova

**F.C.U. FERROVIA CENTRALE UMBRIA**  
Sig. Amministratore Delegato  
Piazzale Bellucci 16/a - 06121 Perugia

**SERFER Servizi Ferroviari**  
Sig. Amministratore Delegato  
Via Rolla 22/R - 16152 Genova

**SAD TRASPORTO LOCALE**  
Sig. Amministratore Delegato  
Corso Italia 13/N - 39100 Bolzano

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

Oggetto: Richiesta di chiarimento e diffida

In virtù di quanto precisato dall'ANSF con la lettera in riferimento allegata alla presente, si vengono a richiedere formalmente, per quanto di competenza di ognuno degli intestatari, prima dell'attivazione di un qualsiasi servizio ad agente solo, 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.

A puro titolo esemplificativo prendiamo in esame il caso in cui dovesse venire a mancare la vigilanza dell'agente di condotta.

In questo caso, che è il più semplice dei tre proposti, i 30' d'immobilità che l'art.6 bis dell'IPCL garantisce per lo stazionamento del materiale frenato con il freno continuo, sono già definiti inesatti ("diversi") nella lettera di ANSF in riferimento allegata, *"in quest'ultimo caso infatti, ad esempio, non è detto che venga necessariamente meno la fornitura di aria compressa (cosa comunque estremamente probabile e, in ogni caso, possibile) né si è in presenza di condotta generale isolata"*, inoltre bisognerebbe rapportarli con quelli necessari alla realizzazione dello stazionamento di un convoglio, ivi compresi i tempi previsti dalle modalità operative per il suo raggiungimento a seguito di un soccorso così come previsto dal punto 3 della Prescrizione n°3227/2006 di RFI.

Noi abbiamo fatto svariati infruttuosi tentativi, pertanto, al fine di garantire quella chiarezza operativa indispensabile alla sicurezza dell'esercizio, ci vediamo costretti a chiedere agli intestatari, ognuno per la propria competenza, come potrebbe essere compilata la tabella riportata di seguito, in modo tale che la prescrizione suddetta sia attuabile nei tempi previsti per garantire l'immobilità del convoglio; tempi che, per quanto sopra illustrato, **dovranno essere specificati quanto prima** e con una durata inferiore ai 30'?



| N | Soggetti preposti                             | Operazione  | Tempi virtuali | Tempi reali |
|---|---|---|----------------|-------------|
| 1 | DM/DCO  | Rileva attraverso le ripetizioni disponibili al Posto Centrale o sul QL del Posto di servizio una "Lenta corsa" od un presumibile arresto del treno che abbia determinato un ritardo o incremento superiore a 10' in assenza di comunicazione con il guidatore                |                |             |
| 2 | DM/DCO  | Si attiva tempestivamente per mettersi in contatto con il guidatore e se non riceve risposta o non riesce a comunicare .....  |                |             |
| 3 | DM/DCO  | Attiverà le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del convoglio  |                |             |
| 4 | DCCM/CEI/<br>Referente<br>Accreditato dell'IF | Modalità operative CO 64/RFI<br>Si comincia a valutare la situazione della circolazione per capire se è meglio mandare in soccorso un treno o altro mezzo   |                |             |
| 5 | DM/DCO  | Notifica prescrizioni al mezzo soccorritore   |                |             |
| 6 | PdM/Agenti della manutenzione                 | Inoltro del mezzo soccorritore verso il treno da soccorrere con limitazioni di velocità relative al rispetto delle eventuali marcia a vista specifiche sui PL incontrati e cautele necessarie per superare eventuali località di servizio impresenziate presenti nella tratta |                |             |
| 7 | PdM/Agenti della Manutenzione                 | Arrivo al treno valutazione della composizione  |                |             |
| 8 | PdM/Agenti della Manutenzione                 | Apposizione staffe per l'immobilizzazione   |                |             |
|   | <b>Totale tempi</b>                           |   | ?              | (<30')      |

Nel rammentare che, in ogni caso, siamo tutti in attesa dell'indispensabile chiarimento da parte dell'ANSF, sulle procedure da applicare, da parte del P.d.M. in condotta ad Agente Solo, in caso di degrado delle comunicazioni, la cui efficienza, com'è nozione diffusa, costituisce uno dei due parametri indispensabili per l'effettuazione di un siffatto modulo di condotta, la FAST Ferrovie diffida le imprese di trasporto a porre in essere servizi di trasporto ferroviario con convogli sui quali è presente un unico agente, che, qualora avessero ad essere effettuati, vedrebbero questo Sindacato impegnato, sia da un punto di vista rivendicativo che legale, a perseguire la sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio ferroviario tutto.

Distinti saluti.



Il Segretario Nazionale  
(Pietro Serbassi)