

R.L.S. Aquilino Di Sano - Trenitalia S.p.a. - Cargo Abruzzo

R.L.S. Paolo D'Alessandro - Trenitalia S.p.a. - Collegio Macchina - I.T.R. Sulmona

R.L.S. Fabio Della Lunga - Trenitalia S.p.a. - Collegio Macchina - I.T.C. Ancona

R.L.S. Remo Mazzola - Trenitalia S.p.a. - Collegio Macchina - I.T.P. Ancona

Ai Sig. Segretari Nazionali delle OO.SS.

FILT - FIT - UILT - FAST - ORSA - UGL F.

LORO SEDI

Oggetto: infrastrutture e tecnologia in RFI e l'Agente Solo alla condotta treni.

Ci permettiamo di sottoporre alla Vs attenzione uno stralcio dell'attuale situazione esistente nella Rete Ferroviaria Italiana, affinché arrivi all'attenzione del management del Gruppo FS che ha elaborato e consegnato a voi, il 30 u.s., l'elenco dei treni individuati per la sperimentazione dell'Agente Solo alla condotta treni.

Per l'occasione prendiamo i treni Cargo riportati a pag. 25 del documento sopra citato ed il tratto di linea da **Fossacesia/Torino di Sangro - Pescara C.le.**, per puro esempio esplicativo.

Abbiamo scelto questo tratto di linea non perché è il peggiore o il più vecchio ma, al contrario, solo perché è stato l'ultimo ad essere inaugurato: il 29 maggio 2002 e aperto compiutamente all'esercizio il 25 novembre 2005.

1. **Nella stazione di Fossacesia/Torino di Sangro, da dove partono treni merci (Trenitalia e FAS/FNM) di pianali Lais con i furgoni Sevel (Fiat/Citroen/Peugeot), i binari di scalo di presa e consegna sono stati realizzati più corti dei treni a composizione storica bloccata. Il problema è stato risolto da Trenitalia Cargo accorciando i treni, attestandoli sui 470 metri.**
2. **Sempre in questo fascio di binari i segnali bassi di manovra sono perennemente a via impedita e sul lato nord non è stato previsto nemmeno un adeguato tronchino per movimentare i locomotori senza andare ad interferire con il binario di corsa pari.**
3. **In questa stazione di Fossacesia non esiste locale di sosta per il personale dei treni, la stessa sala d'aspetto e i bagni per la clientela sono stati occupati dalla commerciale Cargo di Trenitalia. Ovvio che per qualsiasi necessità fisiologica gli utenti o il personale dei treni devono arrangiarsi sulla massicciata o oltrove.**

/ Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza
Aquilino Di Sano - Trenitalia S.p.a. - Cargo Abruzzo
Cell. 3487003321 - Cell. RFI GSM-R 3138356873 - Fax 085.4282364
E_mail : disano@interfree.it

4. Nella tratta Fossacesia – San Vito Chietino vi è la galleria San Giovanni di m. 9311, dal cippo chilometrico 383.734 al 384.693 – a circa metà galleria, per un chilometro mancano nicchie, nicchioni, telefoni fissi, ecc... (All. 1 – FCL 104 pag. 58 + pag. 61/62 scheda integrativa).
5. Al Km 382,303 della stessa galleria vi è una via di fuga nella quale una volta raggiunta l'uscita ci si ritrova in una gabbia metallica di pochi m/2, chiusa con lucchetto.
6. RFI “virtuale” e “RFI “reale”. A Nord di Ortona si persiste nel certificare la linea a doppio binario. Invece, per circa 500 metri la linea è a semplice binario, oppure la stazione di Ortona è ad un solo binario. (All. 2 – pag. 21 FCL 104 e scheda treno).
7. Sempre a nord di Ortona le gallerie Nuovo Riccio di m. 2799 e la San Donato sono prive di illuminazione.
8. Nella tratta Ortona – Francavilla – Pescara Porta Nuova il telefono di servizio GPRS-m è sistematicamente inutilizzabile per mancanza o caduta di segnale di rete.
9. A sud di Pescara Porta Nuova, per disposizione d'impianto e per gli indefiniti/infiniti lavori infrastrutturali, da decenni si opera in interruzione di linea sul binario di corsa dispari per la presa e consegna dei treni merci dallo scalo di Pescara Porta Nuova, con prassi ri-regolamentata ad hoc nel 2006, comunque “lontana” dalla movimentazione treni (All. 3).
10. A Pescara Centrale, in soli 17 anni di esercizio, sono stati troppi gli incidenti, forse sempre per errore umano, **errori ripetuti sono dovuti a cause certe che nessuno rimuove**. In compenso, ed in contrasto con lo stato di abbandono e di degrado dell'incompiuta infrastruttura, la Società Trenitalia dispone per il P.d.M. di salette d'attesa e di sosta a iosa, ben tre nel raggio di 30 metri, una per ogni Divisione. *Peccato che nessuno si preoccupi di arreararle in modo decente; almeno una.*
11. *Dall'entrata in esercizio del nuovo tracciato ferroviario e con l'implementazione tecnologica conseguente, tutti gli impianti sono stati impresenziati ed abilitati dal DCO di Bari. In questo breve arco di tempo abbiamo segnalato, in una occasione anche all'AD di FS, casi di pericolato tamponamento dei quali siamo venuti a conoscenza (maggio 2006) e ripetute criticità emerse nella circolazione (gennaio 2006, ecc..). Nella stessa galleria San Giovanni un treno IC (febbraio 2006) ha subito danni, e feriti tra i viaggiatori, causati dal materiale di un merci. Ma chi meglio dell'Azienda può documentarvi questi ed altri casi?*

Concludiamo sintetizzando che in Km 38,41 di linea ben 18 Km sono in galleria, senza menzionare i viadotti e le altre particolari specifiche criticità.

In questo tratto di linea abruzzese è indispensabile provvedere alla messa in norma delle infrastrutture ed alla certificazione “vera” di tecnologia fruibile dal personale dei treni quale il Beacc, ovvero la Ripetizione Segnali Continua in macchina che, interfacciato con SCMT, garantisce un buon livello di sicurezza, altro che parlare di Agente Solo alla condotta treni.

Questo è il "nuovo"; lasciamo immaginare a voi qual'è la situazione nella rete ferroviaria dell'entroterra e qual'è l'attuale confusione nel personale dei treni (PdM/PdB) che è stato sommerso da oltre 550 disposizioni/prescrizioni di RFI in una organizzazione societaria dispersiva e lontana dall'esercizio ferroviario reale che inibisce, non solo al personale di interfacciarsi formalmente con i superiori, ma gli stessi RLS sono impossibilitati a rapportarsi con il Datore di Lavoro (vedasi la situazione in Abruzzo con l'Allegato 4 – idem dicasi per la Passeggeri, ecc...).

Ringraziando per la cortese attenzione che non mancherete di porre a queste tematiche inerenti la sicurezza ferroviaria che, unite alle vostre conoscenze legislative e tecniche, vi mette in condizione di **rimandare al mittente la responsabilità non solo morale, ma "civile e penale",** di attivare l'Agente Solo alla guida dei treni; anzi, si auspica, che si rimetta in discussione anche l'Agente Unico fatto nell'attuale condizione.

In merito all'Agente Unico, ci permettiamo di ricordare che quando è stato istituito veniva fatto su brevi tratte con frequenti fermate e su linee a scarso traffico, inoltre non dimentichiamo che le stazioni e perfino i PL erano presenziati come i sentieri lungo linea erano frequentati giornalmente dagli addetti alla manutenzione dell'infrastruttura.

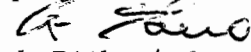
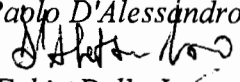

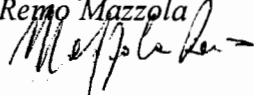
Attualmente l'agente unico interessa non solo il TPL ma anche i treni merci imposti unilateralmente dalla Cargo Trenitalia, dove il secondo Agente ha solo il Mod. D.

Per far fronte anche al semplice soccorso ai treni fermi in linea per guasto tecnico, con l'attuale organizzazione della Società e del lavoro, occorrono tempi biblici, ed a nulla serve denunciare alla Società perché persiste l'arroganza e il silenzio più beceri fin tanto che i lavoratori dell'esercizio non vengono supportati energicamente e con convinzione dalle Segr. Nazionali delle O.S.


In queste condizioni anche **l'improvvido licenziamento del RLS Dante De Angelis** è un'ingiustificata rappresaglia su uno dei lavoratori con la schiena dritta per formazione professionale e cultura civica da emulare, ma a nostro parere, **anche una rappresaglia contro le O.S.** che non accettano passivamente la responsabilità della modifica dell'equipaggio treno ad occhi bendati.

Distinti saluti

Aquilino Di Sano


Pavlo D'Alessandro

Fabio Della Lunga

Remo Mazzola


Pescara, 15 ottobre 2008

Linea	Denominazione galleria	Progressive		Lunghezza in metri	Uscite progressive (1) (2)	Ubicazione telefoni fissi (2)	Cavo fessurato si/no	Diffusione sonora si/no	Cadenzamento citofoni	Cadenzamento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito (2)	Ubicazione dei piani a raso (2)	Impianto idrico si/no
		dal km	al km											
Segue Pescara - Termoli	 S. Giovanni Vedi scheda integrativa	378,467	387,778	9.311										
					Via di fuga valle grande km 382,303 circa camino non fornito di accesso alla linea km 383,653 circa	A partire dal Km 378,474 ogni 500 m circa Fino al km 387,785	si	si	ogni 125 m	ogni 250 m circa	Tratto da km 383,734 a km 384,693 senza telefoni km 0,959 Tratto da km 383,734 a km 384,693 senza nicchie km 0,959 Nicchia n.1 al Km 378,482 Nicchia n.335 al Km 378,766 Nicchie ogni 25 m circa Nicchioni ogni 250 m Circa Cameroni ogni 1500 m Circa	Lato Imbocco Nord Presso Stazione di S.Vito Km 378,300 circa Lato Imbocco Sud presso la stazione di Fossacesia Torino di Sangro Km 388,740 circa	Solo nei nicchioni binario dispari o lato sn galleria ogni 250 m circa	

(1) da intendersi eventuali finestre, pozzi, ecc. presenti lungo la galleria;
 (2) chilometrica FS

SCHEDE INTEGRATIVE DI DETTAGLIO:**Attrezzatura per l'emergenza delle gallerie S. GIOVANNI, DIAVOLO e VASTO**

- **Cavo fessurato:** presente
- **Modalità d'attivazione delle postazioni telefoniche di EMERGENZA:**
 - (a) *Chiamata di emergenza da colonnina SOS (una ogni 250 metri sia sul binario dispari che pari, in corrispondenza dei nicchioni sempre illuminati).*
La chiamata si attiva premendo il fungo rosso posto sulla colonnina. Tale operazione attiverà una chiamata al DCO di Bari Lamasinata che gli permette anche l'individuazione della posizione del chiamante. Successivamente alla chiamata, il DCO entrerà in contatto sulla colonnina SOS, e potrà dialogare con il chiamante.
 - (b) *Diffusione sonora all'interno della galleria*
Il DCO di Bari Lamasinata, dalla sua postazione può effettuare annunci all'interno della galleria, selezionando ciascuna colonnina SOS o l'intera galleria attraverso i diffusori sonori.
- **Modalità di attivazione postazioni telefoniche STSI:**
Dopo aver aperto lo sportello con l'apposita chiave tripla, alzare il microtelefono e pigiare uno dei pulsanti che riportano la seguente dicitura:
"diretta DCO"
"diretta DOTE"
Questo permette di effettuare una chiamata diretta con detti agenti.
- **Modalità di attivazione dell'illuminazione di emergenza:**
L'interno dei nicchioni (uno ogni 250 m circa) sono permanentemente illuminati. Le luce di emergenza sono posizionate su entrambe i lati della galleria con un passo di 15 m sfalsato, pertanto ogni 7,5 m è rilevabile un lampada. L'attivazione di questa illuminazione è possibile da un pulsante con luce blu posto ogni 125 m circa. Attenzione la luce è temporizzata, si spegne automaticamente dopo circa un'ora.

Ubicazione Nicchie/Nicchioni e descrizione del materiale di emergenza disponibile:

SOLO nei NICCHIONI (ogni 250 m circa) lato binario Dispari o lato Sinistro sono presenti tre manichette da 30 m ed una lancia e un attacco alla condotta idrica.

In tutti gli altri NICCHIONI (ogni 250 m circa) pari e dispari sono presenti: 1 ascia, 100 mascherine, quadro emergenza con 200 m di cavo, un proiettore da 1000W e uno di scorta, un treppiede, una presa di corrente.

In tutte le NICCHIE pari/dispari è presente una cassetta contenente 50 mascherine.

Cap. 3 FL DISPOSIZIONI VARIE PER LOCALITA' DI SERVIZIO

Sez. 3.1 FL NORME PARTICOLARI CHE INTERESSANO I TRENI, DA OSSERVARSI IN DETERMINATE LOCALITA' DI SERVIZIO.

1) FOSSACESIA TORINO DI SANGRO

Dispositivo R.T.B.

Nella stazione di Fossacesia Torino di Sangro è situato il "Posto di Controllo" dei dispositivi atti al rilevamento della temperatura boccole (R.T.B.); essi sono ubicati per i treni dispari al Km.382+699 e per i treni pari al Km.395+776. L'eventuale segnalazione di allarme dei suddetti dispositivi mantiene, o dispone, a via impedita i relativi segnali di partenza dei binari 2° e 3° per i quali è consentito il libero transito.

2) MONTENERO PETACCIATO

Segnalamento: segnali di avvio su indicatori alti di partenza.

Nella stazione di Montenero Petacciato sugli stanti degli indicatori alti di partenza appresso elencati sono applicati i segnali di avvio:

Binario	Lato	Ubicazione indicatore alto di partenza	Ubicazione segnale di partenza
1°	Termoli	Sinistra	Sinistra
2°		Destra	Destra

3) ORTONA

a. Segnalamento plurimo di protezione

La stazione di Ortona, per i treni dispari, sia se istradati sul binario di sinistra, sia se istradati sul binario di destra, è munita di segnalamento plurimo di protezione.

I segnali di protezione esterna portano entrambi accoppiato l'avviso dell'unico segnale di protezione interno, il quale, essendo situato in un tratto a binario unico, è incontrato, ed ha significato, sia per i treni provenienti dal binario di sinistra, sia per quelli provenienti dal binario di destra.

I suddetti segnali di protezione esterna, ubicati in galleria, hanno il relativo segnale di avanzamento treni in posizione bassa (m. 1,60 circa dal piano della rotaia) così come la tabella gialla indicante la protezione esterna che risulta a circa m. 0,40);

La stazione di Ortona è inoltre munita, per entrambe le direzioni di marcia, di apposite tabelle di individuazione del termine dell'itinerario di partenza (inizio piena linea).



Scheda Treno

Scheda n° 3/3

Da: PORTO D'ASCOLI

A: Fossacesia/T.S.

Sigla di Composizione

M100A

P95%

Termine Scheda
Fossacesia/T.S.

Classificazione
MRV

Prestazione
650t

Lunghezza

Int. alla Sigla
E 655

**RSC4
SCMT**

Grado di frenatura	Binario L/S		Prog Km.	Località	Orario		Binario ILL/D Vel. Max.	SX	Simbologia	DX	
	Vel. Max.	Vel. Marc.									
la	100	100	293.273	PORTO D'ASCOLI	17.07		100	●●●●●●●●●●	1	●●●●●●●●●●	
			302.190	Alba Adriatica	17.13						
			305.978	<i>Tortoreto Lido</i>	17.16						
			312.355	* ° GIULIANOVA	17.21						
			321.660	Roseto degli Abr	17.27						
			326.266	<i>Scerne di Pineto</i>	17.31						
			330.730	Pineto Atri	17.35						
			337.137	Silvi	17.41						
			342.987	Montesilvano	17.46						
			348.835	NO COD Km348,835							
la	60	60	349.969	° PESCARA.....	17.54	18.14	60	●●●●●●●●●●	1	●●●●●●●●●●	
			351.309	<i>Pescara P.N.</i>	18.18						
			352.527	<i>Pescara Tribunal</i>	18.20						
	100	100	353.000	Cippo Km 353,000			100	●●●●●●●●●●		●●●●●●●●●●	
			359.097	Francavilla M.	18.25						
			364.358	<i>Tollo Canosa S.</i>	18.30						
	90	90	90	370.662	Imb.gall.Cimiter			90	●●●●●●●●●●		●●●●●●●●●●
				371.883	° Ortona	18.37					
				373.000	Cippo Km 373,000						
100	100	100	378.137	S.VITO LANCIANO	18.44		100	●●●●●●●●●●	1	●●●●●●●●●●	
			388.379	° Fossacesia/T.S.....	18.55						

Handwritten scribble or signature at the bottom right of the page.



Direzione Compartimentale Movimento Ancona
S.O. Pianificazione e Regolamenti
Il Responsabile

ALL. (3) Pag. 1/2

Rete Ferroviaria Italiana
21/04/2006
RFI-DMO-DMAN\
A0005\PI\2006\0000409

CIRCOLARE DISPOSITIVA
CIRCOLAZIONE
N. 20/2006

Capo reparto Territoriale Movimento 4
PESCARA

p.c. S.O. Esercizio
ANCONA

Oggetto: linee guida - manovra oltre il picchetto limite delle manovre

Allegati: n.n.

Con la Circolare Dispositiva 05 del 01/06/05 sono state impartite, in deroga all'art. 7 comma 10 RCT, le linee guida per l'esecuzione delle manovre oltre il picchetto limite delle manovre con la procedura delle interruzioni per necessità di movimento (art. 18 comma 24 RCT).

A seguito di modifiche tecnologiche, linea Pescara - Termoli attrezzata con SCC con Bca banalizzato, le linee guida emanate con la Circolare Dispositiva suddetta sono di seguito modificate.

In deroga al già citato art. 7 comma 10 RCT si autorizza, per il solo impianto di Pescara a gestire le manovre in oggetto nel modo seguente:

- a) a propria discrezionalità, per consentire l'ingresso e l'uscita di treni merci di lunghezza superiore a quella dell'asta di manovra, il DMO può optare per l'interruzione per necessità di movimento del binario dispari da Pescara a Francavilla compreso il tratto dal segnale di protezione al picchetto limite delle manovre di Pescara;

REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
GIAMPAOLO	DE SIMONE CIARMATORI	CIARMATORI

- b) l'interruzione del tratto di binario su indicato, ivi compresa la maggior estensione, deve essere richiesta verbalmente dal DMO di Pescara al DCO di Bati e concessa dal DCO con le procedure previste dalla normativa vigente (Art. 4/10 D.E.L.B.)
- c) per l'esecuzione della manovra devono essere osservate le seguenti operazioni:
- o il Capo Squadra Manovra richiede verbalmente al DMO la necessità di ricoverare/garare il materiale;
 - o il DMO, espletate le operazioni di cui al punto b), trasmetterà il seguente dispaccio al Capo Squadra manovra: ***“Capo Squadra(nome agente) binario dispari fra Pescara e Francavilla compreso il tratto di binario dal segnale di protezione esterno al picchetto limite delle manovre di Pescara interrotto. Uscite in manovra superando con tutto il convoglio il pedale conta-assi. Da dove avvanzerete verso il segnale basso 113 di cui ne rispetterete le indicazioni”.***
- c) ricoverata/garata la manovra il Capo Squadra comunicherà con dispaccio al DMO l'effettivo ricovero ***“CS Pescara manovra ricoverata allo scalo/sul ... binario di Pescara P.N..”.***
- d) il DMO avviserà il DCO con comunicazione verbale registrata dell'effettivo termine della manovra;
- e) il DCO riattiverà il binario con le procedure previste dalla normativa vigente (Art. 4/12 e 13 delle D.E.L.B.)

Le suddette operazioni dovranno essere formalizzate con il Responsabile della DGOL dell'impianto primario di Pescara.

Dal ricevimento della è da ritenere nulla la circolare dispositiva n° 5/2005.

La Struttura in indirizzo resta incaricata di informare nei modi d'uso tutto il personale dipendente interessato.

S' invita a confermare il ricevimento della presente.

Cordiali saluti


Claudio Ciarmatori

ALL. (A)

R.L.S. Aquilino Di Sano
Trenitalia S.p.a. - Cargo Abruzzo

FAX

A: Al Datore di Lavoro Delegato di TRENITALIA S.p.a. - Divisione Cargo - Area AN/BA
Dott. 

Numero Fax: ~~926.822.212~~ - 0731.204724

Da: R.L.S. Aquilino Di Sano - Trenitalia S.p.a. - Cargo Abruzzo

Numero Fax: 085.4282364

Data e ora: 04.10.08 - 16.40

Numero pagine: 5 + cover

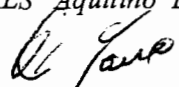
Oggetto: Inoltro comunicazione ai sensi dell'art. 5 D.Lgs ex 626/1994.

Prendo atto che la struttura di Trenitalia da Lei gestita inibisce, in Abruzzo, non solo al personale d'interfacciarsi formalmente con i superiori, ma allo stesso RLS viene negata qualsiasi possibilità interna di comunicazione ufficiale col proprio Datore di lavoro; ovvio che posso sempre mandarle una Racc. RR, se Lei dispone la tassa a carico del destinatario.

In allegato al presente frontespizio Le rimetto la nota che intendevo protocollare e della quale abbiamo parlato per via breve nella giornata di ieri, nonché una delle lettere indirizzate al Capo Impianto Trazione avente per oggetto "Ritiro Circolari e Aggiornamento Pubblicazioni di servizio" considerato che tutte le rimostranze verbali e/o comunque non formalizzate non hanno mai sortito effetto alcuno.

Si resta in attesa di immediato riscontro con indicazioni certe e fattibili, con nota di ricezione ufficiale da parte della SV e/o dei superiori gerarchici, di come far pervenire le 43 lettere in originale a firma individuale dei colleghi del macchinista di questo impianto.

Cordiali saluti

RLS Aquilino Di Sano


Pescara, 04 ottobre 2008

Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza
Aquilino Di Sano - Trenitalia S.p.a. - Cargo Abruzzo
Cell. 3487003321 - Cell. RFI GSM-R 3138356873 - Fax 085.4282364
E_mail : disano@fastferrovie.it
C./o FAST FerroVie - Via E. Ferrari, 1 - 65124 Pescara