

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma lì 17 Febbraio 2009

Prot. n° 928/7

Rif. n° ANSF 00690/09

ANSF - Agenzia Nazionale per  
la Sicurezza delle Ferrovie  
Sig. Direttore  
via Luigi Alamanni 4  
50123 Firenze

**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

Oggetto: Richiesta di integrazione alla nota in riferimento.

Attraverso la nota in riferimento, con la quale l'Agenzia ha inteso rispondere alla nostra del 14 gennaio u.s. prot. n°923/9, abbiamo preso atto che, seppur in un modo decisamente diverso e più pertinente, anche questa volta, le risposte forniteci non possono certamente definirsi esaustive.

Come nell'occasione precedente, pertanto, è nostra intenzione riformulare le domande in modo ancor più chiaro, affinché nessuna difficoltà interpretativa possa ostacolare quell'indispensabile necessità di chiarezza che costituisce la base per la corretta applicazione delle norme e delle regole attinenti la sicurezza dell'esercizio.

Visto che l'articolo 6 bis dell'IPCL, all'ultimo capoverso del punto 4, sancisce che *“l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità per un tempo non superiore a 30 minuti”*, nel caso di un treno merci affidato ad un solo macchinista quando dovesse venire a mancare la vigilanza dell'agente stesso, si chiede:

- ✓ Se i 30 minuti in questione si riducono, e se si di quanto, qualora la condotta generale rimanesse aperta per l'intervento dell'apparecchiatura di sicurezza, con il rubinetto del freno in posizione di marcia e il rubinetto di intercettazione aperto? (una situazione decisamente diversa e tecnicamente degradata rispetto a quella prospettata dall'art. 6 bis dell'IPCL)
- ✓ Cosa si deve intendere per *“condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno”* e come influisce un'eventuale parziale inefficienza (isolamento del distributore su alcuni carri?) sulla presunzione dei 30 minuti in questione?

- ✓ Che rapporto c'è tra la percentuale di peso frenato, la pendenza della linea e i 30 minuti d'immobilizzazione?
- ✓ Essendo l'immobilità del convoglio garantita dall'azione frenante esercitata dagli organismi preposti, combinata, in maniera direttamente proporzionale, all'acclività della linea, come e di quanto si riducono i 30 minuti in presenza di tratti di linea non pianeggianti?
- ✓ I 30' garantiti per lo stazionamento del materiale con il freno continuo, ammesso e non concesso che non siano di meno, 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, secondo l'ANSF come potrebbe essere compilata la tabella riportata di seguito in modo che la prescrizione sia attuabile nei tempi previsti per garantire l'immobilità del convoglio?

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/ Referente Accreditato dell'IF	Modalità operative CO 64/RFI 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>		<b>30</b>	

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale  
(Pietro Serbassi)



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Albona n°1 – 00177 – ROMA

Tel. 06 64829000 – 47307666 Fax. 06 47307556

Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it

