

**SEGRETERIA NAZIONALE**

Roma lì 31 Marzo 2009  
Prot. n° 935/3  
Rif. n° ANSF 01081/09

**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 chiarimento e completamento della nota in riferimento.

L'articolo 3 dell'IPCL, riprendendo le apposite Disposizioni emanate finora dalla Direzione Tecnica di RFI e mai modificate o integrate dall'ANSF, specifica, al secondo alinea, sia al punto a), sia al punto b), che, i mezzi di trazione possono essere affidati a un solo agente addetto alla condotta, **innanzitutto nel caso di veicoli dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo**, in secondo luogo, specifica che tali mezzi devono anche essere attrezzati con un'apparecchiatura che attua il controllo della marcia del treno.

Si evince pertanto, in maniera incontrovertibile, che le condizioni minime affinché un mezzo di trazione possa essere affidato a un solo agente di condotta sono due e imprescindibili, nell'ordine:

1. **Esistenza di un collegamento terra-treno/bordo-bordo efficiente;**
2. **Esistenza di un'apparecchiatura che attua il controllo della marcia del treno efficiente.**

La cosa singolare che abbiamo notato è quella che, per quanto concerne il secondo punto, gli allegati XIV, ter, quater e quinquies dell'IPCL, riprendendo le apposite Disposizioni emanate finora dalla Direzione Tecnica di RFI e mai modificate o integrate dall'ANSF, in circa un centinaio di pagine dettagliano tutte le norme tecniche relative al funzionamento delle apparecchiature in questione e al loro degrado, per quanto riguarda il primo punto, invece, nulla.

Non c'è allegato a loro destinato che illustri le norme tecniche relative al funzionamento delle apparecchiature dedicate al collegamento terra-treno/bordo-bordo ma, quel che ancor più incomprensibile, non ve ne nota alcuna, su qualsivoglia regolamento, che illustri quali debbano essere le azioni, le precauzioni, le attenzioni e gli obblighi inerenti alla sicurezza dell'esercizio cui deve sottostare il personale di condotta e scorta in caso di degrado di tali apparecchiature.

Da parte nostra abbiamo già evidenziato tale criticità in due lettere precedenti, alle quali, però, ci sono giunte, da parte dell'ANSF: nella prima delle risposte non pertinenti, nella seconda risposte forvianti che cercavano di aggirare il problema.

Perché ci permettiamo di dire ciò:

- Riportiamo testualmente - "... *individuano la disponibilità di tali collegamenti come una delle possibilità di comunicazione ...*" - a detta di RFI, nelle linee servite da blocco elettrico automatico, non è una ma l'unica possibilità giacché i telefoni sotto i segnali permissivi sono in avviata via di smantellamento, nelle altre linee la distanza esistente tra due telefoni fissi è talmente significativa e la percentuale d'inagibilità o inefficienza degli apparecchi talmente alta che, combinate assieme, in buona sostanza, inficiano la possibilità di avere alternative valide alla telefonia mobile. Inoltre, la prescrizione RFI-DTC\A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006 al punto 2.8 allinea g) e h) preclude la possibilità di un allontanamento anche temporaneo dalla cabina di guida o dal mezzo di trazione, all'agente di condotta non supportato da un collegamento radiotelefonico efficiente, collegamento radiotelefonico che diviene, pertanto, l'unica possibilità di comunicazione;
- Riportiamo testualmente - "... *La disponibilità del collegamento terra-treno e bordo-bordo consente di gestire in maniera indubbiamente più agevole e rapida le comunicazioni; ciò è ancora più evidente nei casi di convogli ad agente solo ed è questo uno dei motivi per i quali la normativa vigente ne richiede la dotazione in tale caso.*" - Se questo è uno dei motivi, anche se poi nel prosieguo della missiva è rimasto l'unico affrontato e approfondito, a noi interessano tutti gli altri, a cominciare da quelli che pongono come prima "*condicio sine qua non*", per affidare un mezzo di trazione a un solo agente, l'esistenza di un collegamento terra-treno/bordo-bordo efficiente;
- Un concetto, quest'ultimo, affermato dalla stessa Agenzia nella missiva a riferimento quando, a proposito di tutti gli articoli portati a ragguaglio e supporto della gestione dell'indisponibilità del collegamento radio terra-treno/bordo-bordo puntualizza - "... *nei quali non è contemplata nessuna norma specificatamente riferita ai convogli affidati a un solo agente di condotta ...*" - che è proprio ciò che è alla base della nostra denuncia e conseguente richiesta di chiarimenti e integrazioni.

Torniamo a chiedere pertanto, **nel caso di mezzi di trazione affidati a un solo agente:**

- ✓ Quali azioni, precauzioni, attenzioni e obblighi inerenti alla sicurezza dell'esercizio è tenuto a osservare e a mettere in atto il P.d.M. in caso di degrado del collegamento Terra/Treno, quando, cioè, viene a mancare la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato a un unico agente di condotta?
- ✓ Quali azioni, precauzioni, attenzioni e obblighi inerenti alla sicurezza dell'esercizio è tenuto a osservare e a mettere in atto il P.d.S. in caso di degrado del collegamento Terra/Treno, quando, cioè, viene a mancare la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato a un unico agente di condotta?
- ✓ Quali azioni, precauzioni, attenzioni e obblighi inerenti alla sicurezza dell'esercizio è tenuto a osservare e a mettere in atto il P.d.M. in caso di degrado del collegamento Bordo/Bordo, quando, cioè, viene a mancare la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato a un unico agente di condotta?



- ✓ Quali azioni, precauzioni, attenzioni e obblighi inerenti alla sicurezza dell'esercizio è tenuto a osservare e a mettere in atto il P.d.S. in caso di degrado del collegamento Bordo/Bordo, quando, cioè, viene a mancare la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato a un unico agente di condotta?
- ✓ In quale modo il P.d.M. può rendersi conto dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento terra-treno e/o bordo-bordo, cioè, che viene a mancare la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato a un unico agente di condotta?
- ✓ In quale modo il P.d.S. può rendersi conto dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento terra-treno e/o bordo-bordo, cioè, che viene a mancare la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato a un unico agente di condotta?
- ✓ In considerazione del fatto che in diverse occasioni d'incontro sindacale, i rappresentanti sia della Direzione Tecnica di RFI, sia di Trenitalia, hanno tenuto a formalizzare con insistenza e con il supporto di specifiche note tecniche, che, l'apparato di telefonia mobile in dotazione agli agenti treno, senza l'ausilio di un'antenna fissa, a causa della schermatura delle carrozze, ha una capacità di collegamento alle cellule ridotta e discontinua, chiediamo quale è lo strumento tecnico d'adoperare per garantire l'efficienza del collegamento Bordo/Bordo?

Infine:

- ✓ In considerazione di quanto esposto in premessa, com'è da intendersi adempibile il punto 5 dell'articolo 2 del D.M. 388/2003 e il penultimo capoverso del punto 2 delle linee guida per l'applicazione di tale Decreto stilato dal "Coordinamento tecnico delle regioni e delle province autonome di prevenzione nei luoghi di lavoro", in caso di degrado al sistema di collegamento radiotelefonico?

In attesa di un sollecito quanto cortese riscontro alla presente, cogliamo l'occasione per fare presente alle S.V., che alla nostra del 17 febbraio u.s., prot. n°928/7, stessi indirizzi e sempre inerente all'agente solo, a tutt'oggi non ci è pervenuta risposta alcuna.

Comunque, vogliamo augurarci che entrambe le risposte facciano finalmente chiarezza sulle pericolose insufficienze regolamentari da noi evidenziate, magari impiegando risposte chiare e pertinenti che vadano opportunamente a integrare il quadro normativo esistente.

Laddove chi in indirizzo ravvedesse l'opportunità di prefiggersi, per scelta o per non pertinenza, l'immutabilità della regolamentazione esistente, auspichiamo che nessun servizio caratterizzato da convoglio affidato a un solo agente di condotta, sia permesso a Società alcuna almeno fintanto che, il Parlamento Italiano o il competente organismo europeo, nel caso da noi tempestivamente interessati, abbiano avuto modo di fare l'indispensabile chiarezza.

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

