

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma lì 14 Gennaio 2009

Prot. n° 923/3

RETE FERROVIARIA ITALIANA

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

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Sig. Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

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

MINISTERO DEI TRASPORTI

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

Oggetto: Richiesta denuncia in merito alla normativa inerente
i convogli affidati ad un solo agente di condotta.

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”*.

Nello specifico, in caso di convogli affidati ad un solo agente di condotta, può accadere che, durante la marcia del treno, si verifichi un improvviso malessere del guidatore e l'apparecchiatura di sicurezza che comanda la frenatura del convoglio intervenga.

Tale situazione determinerà lo scarico della condotta generale con l'attivazione della frenatura di emergenza; pertanto il convoglio si arresterà, con il rubinetto del freno in posizione di marcia, il rubinetto di intercettazione aperto e lo scarico della condotta aperto ad opera dell'apparecchiatura di sicurezza.

Fino al riarmo freno della stessa, il serbatoio principale della locomotiva riverserà aria nei circuiti del freno scaricandosi progressivamente, provocando in breve tempo l'apertura dell'IR e la tolta in opera degli

organi di presa corrente; fino a quel momento i compressori saranno sempre in funzione per cercare di reintegrare le perdite al serbatoio principale, con il concreto rischio di surriscaldamento.

Nel concretizzarsi di una simile condizione d'emergenza, si chiede:

- Fermo restando che la tenuta delle capacità del freno è l'elemento che garantisce i 30' d'immobilità previsti dall'IPCL ed è un fattore basilare della condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, visto che quest'ultima è garantita dai piani di manutenzione dei carrelli elaborati dalle imprese di trasporto, quale organismo e con quale frequenza controlla e certifica la corretta attuazione dei piani affinché i 30' in questione possano continuare ad essere garantiti e che spazio di verifica ed intervento hanno le RLS?
- I 30' d'immobilità previsti dall'IPCL con la condotta generale isolata, di quanto si riducono, invece, quando la condotta rimane aperta con tutto ciò che ne consegue?
- Essendo l'immobilità del convoglio garantita dall'azione frenante esercitata in maniera direttamente proporzionale all'acclività della linea, come e quanto si riducono i 30' in presenza di tratti di linea non pianeggianti?

Inoltre, sempre nell'avverarsi della situazione esplicitata in premessa, per le successive operazioni di soccorso si fa riferimento alla Prescrizione n°3227/2006 di RFI (**punto 3 "Provvedimenti normativi ed organizzativi nel caso in cui venga a mancare la vigilanza del Personale di Condotta"**), dove, l'attivazione delle operazioni medesime, si svolge adottando quelle previste dalla CO 64/RFI e relativa Disposizione 18/2001.

Ne consegue che, l'adozione dei provvedimenti organizzativi e normativi previsti comporterebbe, almeno nella quasi totalità dei casi, che il soccorso venga prestato ben oltre il termine dei 30' durante il quale il convoglio da soccorrere è da ritenersi immobilizzato.

Per tale motivo dobbiamo prendere atto che, né in tale prescrizione, né in alcuna altra norma, regolamento o disposizione, vengono fissati i tempi e i modi d'intervento atti a garantire realmente l'immobilizzazione del convoglio nel manifestarsi di una casistica simile a quella summenzionata.

Infatti, i 30' garantiti per lo stazionamento del materiale con il freno continuo 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.

Il GI e le IF, con la loro organizzazione attuale, sono in grado di garantire entro i 30' il soccorso ad un eventuale treno fermo in linea ed il suo stazionamento?

In attesa di un sollecito riscontro alla presente, che chiarisca se a seguito di un malore del guidatore, treni sfrenati siano liberi di muoversi, avanti o indietro, sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, a seconda della pendenza della linea, auspichiamo, per le motivazioni sopra menzionate, che al momento nessun servizio, affidato ad un solo agente di condotta, sia autorizzato ad alcuna Impresa Ferroviaria.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

