

Spett.le ANSFISA
Alla c.a del Dott. Domenico De Bartolomeo
Via del Policlinico 2, Roma (RM), Italia
Tel. 06 48880625
ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

E p.c
Dott.Pier Luigi Giovanni Navone
Via del Policlinico 2, Roma (RM), Italia
Tel. 06 48880625

Segreterie Generali
FILT - CGIL
FIT - CISL
UIL
ORSA
UGL

Oggetto: Proposte modifiche bozza “Regolamento Circolazione Ferroviaria” (RCF)

Gentile Direttore dott. De Bartolomeo,

Le scriviamo questa lettera in merito ad alcuni commenti che speriamo possano essere costruttivi per il proseguimento della realizzazione del nuovo aggiornamento del così detto “Regolamento Circolazione Ferroviaria” (RCF).

Comprendiamo la sempre più difficile posizione delle Agenzie di sicurezza Ferroviaria Nazionale dei Paesi Membri dell’UE, le quali devono trovare il giusto equilibrio normativo tra le Direttive emanate dall’agenzia Europea ERA e le diversificate tradizioni e necessità operative Nazionali.

Come organizzazione Sindacale, la Fast-Confasal si è riservata in questi giorni di approfondire quali siano i principi teorici secondo cui la ERA vorrebbe guidare i differenti Stati Membri nella regolamentazione della sicurezza nel sistema del trasporto ferroviario.

In generale, l’Unione Europea sta erogando enormi quantità di fondi (tramite bandi come Horizon Europe (Bando:Safe, Resilient Transport and Smart Mobility services for passengers and goods), Next Generation EU, etc per finanziare **innovazioni fisiche e digitali** nel mondo dei trasporti, specialmente il settore ferroviario, per renderla, testuali parole “mobilità connessa, cooperativa e automatizzata” (CCAM- Connected, cooperated automated mobility).

Purtroppo, la **cooperazione richiede sforzi concreti** di tutte le parti di un processo, per l'ottenimento del risultato più ottimale per la comunità tutta; **per questo abbiamo posto il massimo dei nostri sforzi intellettuali per proporvi delle modifiche al documento "RCF" a nostro avviso più consone per il mantenimento degli attuali standard di sicurezza nazionali**, fiore all'occhiello del mondo ferroviario occidentale.

Di seguito, Vi elenchiamo le nostre perplessità in merito al documento:

1. Eccessiva sintesi

Il documento, presenta una visibile riduzione di articoli e una **eccessiva generalità**. Abbiamo timore che **una sintassi scarna su principi di sicurezza fondamentali** deleghino importanti decisioni in materia di sicurezza d'esercizio alle Imprese Ferroviarie (IF) e al Gestore Infrastruttura (GI) in modo del tutto arbitrario ed asimmetrico, rischiando un **degrado, se non regresso, degli attuali rigidi standard di sicurezza**.

2. Responsabilità e Sicurezza affidata alla tecnologia

Il documento, presenta fin dai primi articoli delle preoccupanti modifiche all'impostazione sull'attribuzione della responsabilità e della sicurezza mettendo in atto la possibilità della deroga ad **"automatismi" o "sistemi tecnologici"**.

La FAST-Confsal è nettamente contraria alla possibilità di sostituzione ad interim (integrale) di un mezzo tecnologico alla figura di un professionista certificato alla condotta del mezzo, ponendo le seguenti domande (le specifiche proposte di sostituzione degli articoli possono essere trovate nell'Annesso FAST-Confsal) e pone le seguenti tre semplici domande all'ipotetico *software di condotta treno automatizzato*:

I) Secondo quali norme (Impresa, Ansfisa, ERA) viene istruito il sistema? II) Chi è responsabile per le scelte del sistema? III) Chi decide quale software implementare?

Per tali dubbi alla quale ancora nessun ente regolatore è in grado di dare una risposta, siamo convinti che il modulo di condotta più sicuro sia quello di **fornire agli agenti di condotta treno strumenti digitali/tecnologici sempre più raffinati per la quale è necessaria una formazione informatica, linguistica, digitale, sempre più complessa per risolvere eventuali conflitti/errori, ma che permette la realizzazione di viaggi a velocità/prestazioni sempre più elevate nel corso del tempo**.

3. Le parole sono Dati

Siamo fermamente convinti che ogni parola scritta nei vostri documenti siano state frutto di un pensiero molto più complesso fatto precedentemente, per questo, abbiamo deciso di confrontare il numero di volte che compare la parola, nella nuova versione, **"Regolatore della circolazione", (52), "macchinista"(6) – "Agente di condotta"(65), "Accompagnatore treno, capotreno" (0), (0).**



Il “non menzionare” per FAST-Confsal ha lo stesso valore della “menzione negativa esplicita”.

Siamo molto preoccupati per questa scelta, la quale per noi rappresenta il considerare una seconda figura nell’equipaggio treno non essenziale all’effettuazione del viaggio in sicurezza.

3.1 Il capotreno “invisibile”

Come accennato nel punto 3, l’assenza assoluta **della menzione della figura di Agente di Accompagnamento a nostro avviso da adito** alle diverse imprese ferroviarie **alla possibilità di implementare un degrado sistemico nella formazione dell’equipaggio treno**, sicuramente economicamente conveniente, ma intacca pericolosamente il livello di sicurezza attualmente raggiunto.

Inoltre, nella bozza da Voi fornita **ci sono numerosi casi di conflitto tra diversi articoli da Voi elaborati, dove l’assenza della parola “capotreno” viene surrogata da articoli non chiari su come l’equipaggio formato da un (1) membro dovrebbe affrontare situazioni di emergenza che prevedono l’abbandono della cabina (esponendola a: rischi tecnici, rischi terroristici, rischi di anomalità non previste), l’evacuazione dei passeggeri in prossimità dei PdE, l’avaria al sistema Vigilante/Protezione marcia treno, la gestione di un malore a bordo di un passeggero, la gestione del malore a bordo del Macchinista.**

4. Stabilità sociale

Nel 2019, un gruppo di esperti indipendenti scrisse il Report “Study supporting the interim evaluation of the innovation principle”: esso è particolarmente importante perché fu sancito un principio cardine (Innovation Principle) delle successive decisioni Europee, secondo il quale “Prima di implementare qualsiasi innovazione deve essere valutata, in modo scientifico, gli effetti sia positivi che negativi che essa può apportare”: purtroppo, non ci sembra che la Vostra Agenzia Abbia compiuto tali indagini, supportate da dati che assicurano l’invariabilità del livello di *safety*, prima di modificare profondamente l’RCF. Inoltre, abbiamo anche la possibilità di osservare cosa è successo in un altro settore dei Trasporti a cui il settore ferroviario fa spesso riferimento: il settore Aeronautico.

È tristemente noto cosa è successo al mercato Aeronautico nazionale dopo il susseguirsi di istituzioni di standard sempre più “lassi”: Vettori Aeronautici hanno fondato il loro modello di business sul ribasso del costo del personale e soprattutto della sicurezza. Questo modo d’opera ha spazzato via dal mercato Vettori la cui cura maniacale per la sicurezza era purtroppo un costo elevato.

Vi invitiamo a riflettere su quali **conseguenze sociali possa avere il vostro documento, dato che nonostante la devastante crisi causata dal Covid-19 si è dimostrato che attualmente il settore Ferroviario Italiano è ancora stabile e resiliente. Fattori come la liberalizzazione del mercato, forte crisi economica, possibilità di rimodulare modelli di business costosi (trasporti) potrebbero insieme diventare una miccia per la destabilizzazione improvvisa di organizzazioni settoriali le cui conseguenze potrebbero essere importanti per la comunità.**



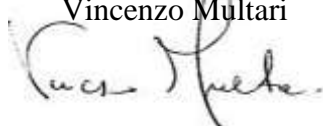
Potete consultare le nostre proposte di modifica agli articoli nell'Annesso FAST-Confsal.

In conclusione, speriamo che le nostre proposte di modifica possano accogliere una Vostra recezione positiva. La FAST-Confsal crede fermamente nel servizio sociale che il treno offre alla comunità: non è possibile proporre un servizio alle persone (*mobility as a service, MaaS*) senza le persone certificate per assicurare la sicurezza e diligenza nell'espletamento della mansione (o missione?).

Cordialità

Roma, 23 Luglio 2021

Il Segretario Nazionale FAST-Confsal
Vincenzo Multari



Via Prenestina n° 170 – 00176 Roma
Tel: 06.89535974 - 06.89535975 --- fax: 06.89535976
e-mail: sg@sindacatofast.it --- p.e.c: sg@pec.sincadatofast.it



ANNESSO FAST-CONFSAL
[INIZIO ANNESSO]

Proposte modifiche bozza Regolamento Circolazione Ferroviaria (RCF)

Recentemente, la proposta di bozza del documento redatto da ANSFISA, il così detto “Regolamento Circolazione Ferroviaria” (RCF) ha creato numerosi dubbi riguardanti il mantenimento degli attuali standard di sicurezza applicati nel nostro settore di trasporto Ferroviario.

Lo scorso 10 Giugno 2021 la OS FAST-Confsal, ha portato all’attenzione dell’ANSFISA le perplessità riguardanti l’ultima bozza emanata tramite una nota Unitaria.

La FAST-Confsal, di conseguenza ha posto tutti gli sforzi possibili nell’analizzare l’attuale documento e proporre critiche e modifiche costruttive al processo di creazione del nuovo RCF. Siamo consapevoli che l’obiettivo di tutto il Sindacato sia lo stesso (esprimere la contrarietà sulla possibilità dell’abolizione della figura dell’Agente di Accompagnamento), ma ogni Sigla ha deciso di arrivare allo stesso obiettivo intraprendendo strade differenti.

È indispensabile, ora più che mai, una coesione sindacale, di tutti gli attori coinvolti, allo scopo di scongiurare la perdita di una figura professionale certificata fondamentale per la sicurezza bordo. Tale coesione deve prescindere da proselitismi e pubblicità. La cooperazione intersindacale è fondamentale per l’ottimizzazione dei processi in materia di creazione di nuovi strumenti normativi e regolamentari, in quanto stiamo vivendo in un periodo storico di profonda crisi economica annessa a sconvolgimenti organizzativi che il mondo del lavoro dovrà presto affrontare (e sta affrontando).

In allegato potrete consultare “L’annesso FAST-Confsal” che racchiude in modo schematico tutti gli articoli che secondo noi dovrebbero subire delle modifiche. Essi sono inoltre stati legati e comparati a normative attualmente esistenti che sarebbero in conflitto con le proposte contenute nel nuovo RCF.

Speriamo in un vostro accoglimento positivo delle proposte fatte, per essere coesi nella successiva fase di stesura del documento.

Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
2.1.1	Regolamento UE 773/2019	Il regolamento 773/2019 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “Esercizio e gestione del traffico” del sistema ferroviario nell’UE che abroga la decisione 2012/757/UE, ed è in vigore dal 16/06/2021, parla di mansione di accompagnamento treni nel p.2.1 (Personale e treni) oltre che	Nuovo punto 2.1.1: Sull' infrastruttura e sui convogli devono essere svolte, tramite persone qualificate (che si lega al 2.1.6) e/o dispositivi tecnologici, tutte le funzioni atte a garantire la sicurezza di



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
		<p>nell'Appendice F indicandone gli elementi minimi di qualifica professionale.</p> <p>Inoltre i riferimenti alle qualifiche si trovano al punto 1.3 g, i requisiti generali al punto 4.2.1.1 b) e sono anche anche interfacce con altre STI vedi p. 4.3.5, 4.3.7.</p> <p>Inserire dopo persone “qualificate” (anziché o) dispositivi tecnologici è necessario per legare al regolamento 773/2019 e alla STI che si lega al p.2.1.6 del RCF in questione; nonché alle STI Gallerie e PRM ed alle anomalie definite nella normativa vigente che vede comunque coinvolto nel processo della sicurezza l'agente di accompagnamento.</p>	<p>utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, tenendo <i>conto delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei convogli, dell'interazione tra essi, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio</i></p>
	<p>Regolamento 1303/2014 modificato da Reg. 913/2016 e Regolamento</p>	<p>Riferimento alla presenza dell'agente di accompagnamento treni definito nella STI Gallerie Regolamento 1303/2014 modificato da Reg. 913/2016 e 773/2019</p> <p>4.6. Qualifiche professionali</p> <p>Di seguito sono riportate le qualifiche professionali del personale necessarie per l'esercizio specifico relativo alla sicurezza in galleria nei sottosistemi interessati dalla presente STI e conformemente alle norme di esercizio di cui al punto 4.4. della presente STI.</p> <p>4.6.1. Competenza specifica in galleria del personale viaggiante e a terra</p> <p>a) Tutto il personale professionale di macchina e viaggiante, nonché il personale che autorizza la circolazione del treno, deve avere la competenza professionale e la capacità di utilizzare tale competenza per gestire situazione critiche in caso di incidente.</p>	



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
		<p>b) Per quanto riguarda il personale che assolve il compito di accompagnare i treni, i requisiti generali sono specificati nella STI OPE.</p> <p>c) Il personale viaggiante quale definito nella STI OPE, deve conoscere le norme di comportamento appropriate per quanto riguarda la sicurezza nelle gallerie e in particolare deve essere in grado di evacuare le persone a bordo quando un treno è fermo in una galleria.</p> <p>d) Ciò comporta in particolare la capacità di impartire istruzioni ai passeggeri affinché si trasferiscano nella carrozza vicina o escano dal treno e guidarli fuori dal convoglio verso un'area di sicurezza. e) Il personale ausiliario (ad esempio gli addetti alla ristorazione o alle pulizie) che non fa parte del personale viaggiante secondo la definizione di cui sopra, oltre alla propria formazione di base, deve essere formato per sostenere le iniziative del personale viaggiante.</p>	
	Regolamento 773/2019 1300/2014	Riferimento alla Presenza del personale di bordo definito nella STI Persone con disabilità e Persone Ridotta Mobilità. reg. 1300/2014 4.4.1 Sottosistema Infrastruttura 4.4.2. Sottosistema materiale rotabile	
	Normativa vigente	Obbligo altro agente insieme all'agente di condotta nella normativa vigente: Nella situazione di conferma da parte	



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
		<p>dell'altro agente dell'autorizzazione al movimento al proprio treno in quanto il sistema di protezione del controllo marcia treno è in "predisposizione" (es. 4.2.1. funzioni di sicurezza non realizzate da dispositivi tecnologici). Il caso è quello della partenza di un treno da località origine corsa, o a seguito di un movimento di manovra o dove è stato invertito il senso di marcia.</p> <p>Inoltre nelle anomalie al sistema di protezione della marcia del treno Caso 4.8.6 a) guasto in cui l'agente di condotta deve essere affiancato in cabina di guida da altro agente che garantisca, nel caso venga a mancare la vigilanza, tutti i provvedimenti finalizzati ad arrestare ed immobilizzare il treno</p>	
2.1.2			<p>Il rispetto dei principi e criteri di sicurezza stabiliti nel presente regolamento deve essere garantito in modo automatico, qualora le idonee attrezzature tecnologiche dell'infrastruttura e dei veicoli siano:</p> <p>a) imposte dalle norme internazionali e nazionali cogenti, oppure</p> <p>b) previste dai codici di buona pratica (norme tecniche, istruzioni di settore, schemi di principio, ecc.) già adottati in conformità alle norme cogenti, tenendo conto del contesto tecnico-operativo di interfaccia.</p> <p>Nei casi in cui le idonee attrezzature tecnologiche non siano ancora imposte dalle norme cogenti o previste dai</p>



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
			<p>codici di buona pratica, devono comunque essere individuate ed applicate efficaci misure mitigative tecniche o operative, supportate da idonee analisi del rischio che tengano conto delle interfacce di sistema.</p> <p>Tutto ciò al fine del miglioramento dello standard tecnologico per nuove applicazioni e/o studi deve essere applicato dai soggetti interessati successivamente alla omologazione e con tempi di adeguamento da definire tra ANSFISA, Ministero e soggetti interessati.</p>
2.1.8		<p>È apprezzabile la richiesta della doppia funzione per attività su cui è richiesta una verifica preventiva prima della messa in servizio. Per la manutenzione cioè rilevante: chi esegue la verifica finale sulle attività di manutenzione non deve essere coinvolto nell'attività di verifica.</p> <p>Con questo comma sostanzialmente si riporta in auge una procedura da collaudo che i sistemi attuali avevano in un certo senso glissato.</p>	<p>Al fine di garantire che gli eventuali errori commessi durante un'attività di sicurezza siano rilevati, le procedure di esecuzione dell'attività di verifica, qualora prevista, devono garantire l'indipendenza tra quest'ultima e quelle relative all'esecuzione dell'attività. Gli esiti delle verifiche devono essere tracciati e registrati.</p>
<p>2.6.3 In caso di un pericolo per la circolazione dei treni, fermo restando quanto previsto al punto 2.6.2, sulle linee appositamente attrezzate si deve inviare la chiamata di</p>		<p>In tutti i commi si fa riferimento ai "convogli", in questo ai "Treni", quindi riteniamo utile integrare indicando il modus operandi anche nella fattispecie di LdS e manovre non in Linea come avviene e chi è titolato ad inviare la chiamata di emergenza.</p>	



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
emergenza			
2.1.9 o 4.10	DECRETO LEGISLATIVO 14 maggio 2019, n. 50	<p>Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie. (GU n.134 del 10-6-2019) Vigente al: 16-6-2019</p> <p>“Capo II Sviluppo e gestione della sicurezza ferroviaria”</p> <p>Art. 4 Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria:</p> <p>1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,</p> <p>2. <u>L'ANSFISA provvede:</u></p> <p>a) affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;</p> <p>b) <u>affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, ciascuno per la propria parte di sistema, inducendoli a:</u></p> <p>1) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ove appropriato cooperando con i soggetti coinvolti;</p> <p>2) applicare le norme dell'Unione europea e le norme nazionali;</p>	<p>In riferimento al dettato legislativo il NUOVO Punto 2.1.9 o potrebbe essere anche un'integrazione al punto 4.10 deve essere il seguente:</p> <p><i>“Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono garantire in caso di emergenza il soccorso al treno in ciascun punto della infrastruttura con le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati.”</i></p>
3.1.1		<p>Le caratteristiche dell'infrastruttura rivestono un rilevante fattore di rischio per la gestione delle emergenze, quindi servono norme chiare che ANSFISA deve imporre in base alle condizioni di esercizio con almeno due agenti abilitati alla</p>	<p>La sicurezza della circolazione dei treni e delle manovre è assicurata, oltre che dalla corretta progettazione, realizzazione, monitoraggio, e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria</p>



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
		<p>condotta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la pendenza della linea soprattutto in caso di emergenza per le condizioni di garanzia dell'immobilizzazione del treno soprattutto quando l'acclività supera il 3/100. • l'accessibilità all'infrastruttura lungo la linea • linee a semplice binario <p>Pertanto nell'alinea a) bisogna aggiungere questi tipi di caratteristiche</p> <p><i>Nota questa considerazione, potrebbe essere inserite anche nel punto 2.1.1 dei principi generali di sicurezza della circolazione</i></p>	<p>e dei veicoli ferroviari, dal loro corretto utilizzo nel rispetto dei vincoli derivanti:</p> <p>a) dalle caratteristiche dell'infrastruttura (pendenza della linea, accessibilità all'infrastruttura ferroviaria lungo la linea, linee a semplice binario), dalle caratteristiche di ciascun convoglio e dalla loro interazione;</p> <p>b) dallo stato degli enti eventualmente interessati dall'autorizzazione al movimento (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di occupazione del binario, ecc.);</p> <p>c) dalla contemporanea circolazione di più convogli sull'infrastruttura;</p> <p>d) dal rilevamento delle circostanze che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione di cui ai punti 1.2.25 e 1.3.2 o a seguito di allerta tempestivamente diramate dagli organismi competenti.</p> <p><i>Quando tali principi non possono essere garantiti, la condotta del treno va assicurata con due agenti abilitati</i></p>



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
<p>3.1.7 La circolazione dei treni e delle manovre deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei limiti di velocità imposti dall'autorizzazione al movimento.</p>		<p>proposta in attesa di omologazione delle nuove tecnologie per la manovra (SST e SSB)</p> <p>Il sistema di protezione nelle manovre deve rispettare lo standard minimo ammesso per le locomotive da manovra. Necessita consentire di poter applicare la protezione rispetto ad un punto protetto ad equiparazione della terra e del bordo.)</p> <p><u>Attenzione: la manovra è un'attività non regolata da interoperabilità: le direttive e i regolamenti UE lasciano la materia, come altre, alle autorità nazionali.</u></p>	
<p>3.7 Composizione, frenatura, verifiche e prove di sicurezza</p>	<p>Si ricorda che il D.Lsg 50/2019 (art 7/7 obbliga il MIT e l'ANSFISA ad emanare "... norme redatte in termini comprensibili a tutte le parti interessate."</p>	<p>L'intero capitolo è composto da comma sulle verifiche ai treni e alle manovre non molto esaustivo.</p> <p>Le condizioni tecniche richieste al convoglio-treno (3.7.1) sono esplicitate ma ai punti successivi non è stabilito alcunché per il convoglio manovra.</p> <p>Nei comma dal 3.7.2 al 3.7.5 le verifiche e le condizioni diventano estensibili alle manovre.</p> <p>Si segnala che nella lettura del capitolo si elencano condizioni tecniche e obblighi per treni o manovre in maniera non ordinata ...</p>	<p>3.7.1 = ok</p> <p>Inserire condizioni per le manovre</p> <p>3.7.2 = vincolo del freno continuo automatico per le manovre non è estendibile a tutti i contesti operativi della stessa;</p> <p>3.7.3= non serve. Il freno continuo è sempre manovrato da una postazione.</p> <p>3.7.4 e 3.7.5 = va esplicitato che la verifica tecnica tra convoglio treno e convoglio manovra è differente.</p> <p>Sarebbe forse più chiaro se si indicasse che ogni convoglio preventivamente al movimento deve avere le condizioni di sicurezza compatibile con il contesto, treno o manovra. Tali condizioni tecniche devono essere verificate, verifica tecnica per treni e /o manovre.</p>
<p>4.10.8</p>			<p>Il gestore dell'infrastruttura e</p>



Punto rif. bozza RCF	Rif. Normativo	Considerazioni	Proposte
			le imprese ferroviarie devono garantire in caso di emergenza il soccorso al treno in ciascun punto della infrastruttura con le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati.
			Nei piani di Sicurezza le IF di concerto con il GI devono assicurarsi e garantire che i protocolli con le USL locali per il soccorso con i punti di raccordo per il recupero degli infortunati siano raggiungibili in tempi certificati dai responsabili del soccorso

[FINE ANNESSO]

[FINE DEL DOCUMENTO]



Via Prenestina n° 170 – 00176 Roma
 Tel: 06.89535974 - 06.89535975 --- fax: 06.89535976
 e-mail: sg@sindacatofast.it --- p.e.c: sg@pec.sincadatofast.it

