

Roma, li 05 aprile 2024
Prot. n°. 04/07/SG

Spett.le R.F.I. S.p.A.
Amministratore Delegato e Direttore Generale
Ing. Giampiero Strisciuglio

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Tecnica
Ing. Efsio Murgia

p.c.

Direzione Operativa Infrastrutture
Ing. Luca Cavacchioli

Direzione Circolazione Orario
Ing. Daniele Moretti

Direzione Affari Legali, Societari e Compliance
Dott. Claudio Maria Oriolo

Sistemi di Gestione e Sicurezza
Dott. Gian Fabrizio Ghiglia

ANSFISA
Direzione Generale per la Sicurezza delle Ferrovie
Ing. Pierluigi Navone

Adriafer

BLS Cargo Italia

Captrain Italia

CFI

DB Cargo Italia

Dinazzano PO

EVM Rail
Fuorimuro Impresa Ferroviaria
GTS Rail
HUPAC
Inrail
LTE Italia
Medway Italia
Mercitalia Rail
MIS Rail
Oceangate
Rail Cargo Carrier
Rail Traction Company
Sangritana
SBB Cargo
Società Ferrovie Udine Cividale
Trasporto Ferroviari Italiani
TX Logistik
WRS Widmer Rail Services AG

Oggetto: osservazioni alla bozza **“Prescrizione di Esercizio. Procedura di Interfaccia.** Norme e condizioni specifiche dei treni merci con un solo agente di condotta in cabina di guida”

Dando seguito alla vostra lettera di accompagnamento UA 2/4/2024 RFI-VDO.DTC\A0011\P\2024\0000631 alla prescrizione in oggetto, ritenendoci fra gli stakeholder



sede operativa 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



interessati per i temi affrontati che hanno stretta attinenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, segnaliamo che da una prima lettura della "bozza di prescrizione" abbiamo notato un'eccessiva disinvoltura nel tentativo di alleggerire le responsabilità a carico del gestore dell'infrastruttura, responsabilizzando sempre più le Imprese Ferroviarie e soprattutto il macchinista che per giunta si vuole lasciare da solo sui treni.

Entrando nel dettaglio tentiamo di dare fin d'ora una nostra lettura, disponibili a un confronto di merito prima dell'emanazione della stessa.

La normativa sulla circolazione dei treni merci ad agente solo si basa sulle informazioni veicolate dalla continuità del collegamento GSM-R tra locomotiva con agente solo e posti di controllo (RdC, DCCM, Referente Accreditato dell'Impresa Ferroviaria etc...) e quest'ultimi verso il cellulare del macchinista (agente solo), quando questi si dovesse allontanare dalla cabina di guida per espletare le incombenze proprie del ruolo.

Inoltre, l'ultima prescrizione specifica che:

- dipende da ogni IF definire i requisiti tecnici richiesti per i veicoli relativamente all'immobilizzazione del convoglio, tenendo presente che l'utilizzo del freno continuo automatico deve garantire l'immobilità del convoglio in stazionamento per **almeno due ore**. (n.d.r. immaginiamo di dover immobilizzare un treno anche di merci pericolose sulle linee ad elevata pendenza, visto che si parla di valichi alpini, tipo linea per Modane o quella per Brennero)
- il treno merci ad agente solo deve avere la funzione del GSM-R "allarme mancato riarmo freno" attiva; al riguardo devono essere stipulati specifici accordi tra l'IF e RFI.
- il treno deve disporre di sistemi tecnologici (GPS, ecc) che ne consentano la geolocalizzazione continua in tempo reale.

Teniamo presente le caratteristiche di morfologia delle linee ferroviarie della rete italiane che le rende non omogenee in quanto in alcune regioni sono caratterizzate da frequenti lunghe gallerie, poco illuminate, viadotti, che rendono i punti di accesso all'infrastruttura difficilmente raggiungibili o comunque non in tempi brevi, vista la carenza dei camminatogli o vie di fuga, e che nell'esercizio è importante il monitoraggio del traffico ferroviario attraverso i consueti sistemi tecnologici soprattutto per la gestione delle situazioni di criticità.

Comprendiamo che il Gestore dell'Infrastruttura e la stessa ANSFISA, danno linee guida alla IF, ma è meno comprensibile quando diventano uno scarico di responsabilità senza tenere conto che a fronte di nuove norme tecniche non si richiede neanche una certificazione dei materiali che permettono l'immobilizzazione di 2 ore a fronte dei 30 minuti precedenti imposti dalle normative del Gestore Infrastruttura. Certamente, le IF nel rispetto del D.lgs. 81/2008 dovranno rivedere i DVR per ottemperare alle disposizioni previste agli art.li 17 – 28 e 29.

Analizzando quanto sopra sono necessarie alcune riflessioni nell'attività del macchinista, utilizzato come "agente solo" sui treni merci, per la verifica delle garanzie della sicurezza per i lavoratori coinvolti ed in special modo del macchinista:

- **tempi adeguati per intervento in caso di malore del macchinista**



il DECRETO 24 gennaio 2011, n. 19 Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario, del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

“I gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie, coordinandosi fra loro e con i servizi pubblici di pronto soccorso, predispongono procedure operative per attuare uno specifico piano di intervento che preveda per ciascun punto della rete ferroviaria le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati.” **riportato testualmente fa riferimento “ai tempi più rapidi possibili”.**

Per garantirli è necessario che i gestori del traffico ferroviario verifichino, in tempi brevi, eventuali criticità manifestate da una difficoltosa marcia del treno. Comprendiamo che gli stessi, impegnati nella gestione della circolazione e coinvolti, loro malgrado, anche in altre eventuali perturbazioni di esercizio (guasti. etc.), potrebbero comprendere in ritardo, situazioni riconducibili ad eventuali malori del macchinista. Se percepissero in ritardo tale anomalia con conseguenze dannose potrebbero essere anche chiamati a risponderne in sede giudiziaria.

La precedente prescrizione del 2006, che verrà abrogata con l’emanazione della prossima, specificava che nel caso in cui il DM/DCO rilevi, tramite le indicazioni disponibili nel Posto di servizio o nel Posto Centrale, una “Lenta corsa” o un presumibile arresto del treno che abbia determinato un ritardo o incremento superiore a 10’ in assenza di comunicazione con l’agente di condotta, dovrà attivarsi tempestivamente per mettersi in contatto con il macchinista per assumere informazioni. Se non riceve risposta o non riesce a comunicare, attiverà le procedure per il raggiungimento e l’immobilizzazione del convoglio

Nell’attuale nuova prescrizione, non è chiaro chi debba svolgere un’opera di prevenzione monitorando la marcia di questo treno ad “agente solo”, perché è pur vero che un malore viene manifestato in marcia dal mancato riconoscimento del vigilante, ma se il convoglio si fermasse in linea per un motivo qualsiasi quali sarebbero gli alert previsti? E dopo quanto tempo i centri di comando e controllo sia di RFI che dell’IF si accorgerebbero del problema? con la conseguente attivazione delle procedure di soccorso?

Inoltre, al macchinista negli impianti sono richiesti degli interventi dove necessita di allontanarsi dal mezzo di trazione tutte le volte che è richiesta una visita al materiale, mancata frenatura dei veicoli etc.

In tale circostanza la visita spesso potrebbe essere necessaria anche in linea, immaginiamo un principio di incendio, dove l’agibilità dei camminamenti potrebbe risultare difficoltosa (insufficiente illuminazione) e per questo potrebbe provocare anche infortuni con conseguente impossibilità di chiedere soccorso. È comprensibile che l’allontanamento dal mezzo, anche se con il telefono cellulare al seguito, trovandosi in una situazione a dover operare in solitudine, in fase di infortunio renderebbe la situazione critica, oltre per l’infortunato anche per chi deve prestare soccorso. Immaginatoci una situazione del genere di notte dove su di un piazzale si va alla ricerca di un incidentato magari svenuto.

Consideriamo anche che esistono dei tratti di linea, comprese le stazioni, dove anche se ufficialmente risulta attivo il collegamento GSM-R non si riesce a comunicare.



Pertanto, una volta compresa la necessità dell'emergenza dovranno essere attivate le procedure di soccorso con i relativi tempi di intervento necessari ad arrivare al convoglio ed al macchinista.

Inoltre, una volta raggiunto il malcapitato, consideriamo la difficoltà di trasportarlo utilizzando la percorribilità della massicciata dove è necessario un tempo di percorrenza sicuramente maggiore per trasportarlo in un luogo idoneo dove possa ricevere le opportune cure.

Pertanto, tra il malore e il raggiungimento del malcapitato, attraverso i vari passaggi di comunicazione ed operativi necessari per attivare il soccorso, quali sono i **“tempi più rapidi possibili”** ragionevoli da ipotizzare?

Siamo altresì convinti che sia RFI che le IF, nei documenti di valutazione dei rischi, abbiano tenuto conto di tutte le variabili sia organizzative che procedurali affinché, in caso di malore del macchinista i tempi di soccorso, come prevede la legge siano i **più rapidi possibili**.

- **tempi adeguati di immobilizzazione del materiale rotabile con l'ausilio del freno continuo**

La prescrizione prevede che ogni IF deve definire i requisiti tecnici richiesti per i veicoli relativamente all'immobilizzazione del convoglio, tenendo presente che l'utilizzo del freno continuo automatico deve garantire l'immobilità del convoglio in stazionamento per almeno due ore.

I nostri predecessori nella normativa dell'ex Istruzione Personale Condotta Locomotive avevano stabilito nell'Art. 6 bis “Stazionamento dei rotabili di materiale ordinario” **Stazionamento temporaneo** comma 4: *“Nei casi di temporaneo stazionamento, l'immobilizzazione dei treni di cui ai precedenti commi 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”*

Il testo in questione è stato rimodulato nel 2021 in quello attuale dove l'Art 5 Stazionamento dei veicoli recita 2. *Nei casi di temporaneo stazionamento, 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 il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso. In quanto veniva demandato alle singole IF, in base alle caratteristiche tecniche dei materiali rotabili utilizzati e stabilirne i tempi di garanzia dell'immobilità con solo freno ad aria compressa.*

Però sulla Prefazione Generale Orario di Servizio nell'Art. 110 MANOVRE comma 2 recita:

La frenatura con freno continuo garantisce l'immobilità della colonna in stazionamento per soste non superiori a 30' pertanto si ripropongono i trenta minuti come nell'Art 28.8 e 8 bis dell'Istruzione Servizio Manovratori dove si conferma il limite dei trenta minuti.

Pertanto, la normativa che prevedeva che per trenta minuti si era garantiti dalla sola azione del freno continuo e oltre bisognava intervenire con strumenti di supporto come le staffe per l'immobilizzazione del convoglio in modo da evitare movimenti in ambedue i sensi di marcia, viene ribaltata con una “liberalizzazione” verso le IF, che devono garantirla per due ore. Quindi se prima il materiale garantiva, rispetto alle sue caratteristiche, una tenuta del solo freno continuo per trenta minuti ora, probabilmente, con le stesse caratteristiche costruttive lo stesso materiale dovrà garantire due ore.



Immaginiamo che le IF abbiano provveduto ad eseguire, una analisi del rischio, che dichiarino e certifichino formalmente i tempi di garanzia di immobilizzazione dei veicoli con il solo freno continuo, e che li liberalizzi non solo a parole ma anche a seguito di adeguate prove e sperimentazioni.

PQM

Invitiamo i macchinisti durante il servizio lungo le linee della rete e nelle stazioni di:

- verificare il collegamento GSM-R segnalando eventuali mancanze del collegamento nei tratti di linee o le stazioni dove dovrebbe essere presente;
- indicarci i camminamenti ferroviari non a norma o assenti unitamente ai piazzali scarsamente illuminati.

Pertanto, condividiamo che un equipaggio di condotta può essere formato da un macchinista sui treni merci ma deve essere coadiuvato almeno da un altro operatore che abbia almeno le competenze tecniche della conoscenza delle linee per una facile individuazione del punto critico, oltre alla conoscenza dei segnali ferroviari e all'occorrenza si possa attivare per dare l'allarme, prestare soccorso ed immobilizzare il convoglio.

/La Segreteria Generale
Vincenzo Multari

