

Roma, 14/11/2025
Prot. n. 14/08/SG

Alla cortese attenzione di
Ing. Stefano Antonio Donnarumma
Amministratore Delegato e Direttore Generale, Gruppo
Ferrovie dello Stato Italiane

Ing. Aldo Isi
Amministratore Delegato, Rete Ferroviaria Italiana
S.p.A.

Ing. Gianpiero Strisciuglio
Amministratore Delegato, Trenitalia S.p.A.

Ing. Domenico Capomolla
Direttore Generale, ANSFISA

e p.c.
Al Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,
On. Matteo Salvini

Agli On.li Presidenti delle Commissioni Parlamentari
Trasporti e Lavoro

Al Dott. Paolo Pennesi
Capo dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro

Oggetto: Richiesta di riesame della *Prescrizione di esercizio RFI – DTCA0011P20250000649* relativa alla circolazione dei treni merci con agente solo

Egregi,

la FAST-Confisal intende richiamare l'attenzione delle SS.LL. sulla nuova *Prescrizione di esercizio RFI – DTCA0011P20250000649*, di prossima entrata in vigore, riguardante la circolazione dei treni merci condotti da un solo agente.

Pur condividendo gli obiettivi di modernizzazione e armonizzazione del sistema ferroviario, il documento in questione presenta **criticità significative sotto il profilo della sicurezza del personale, della gestione delle emergenze e della responsabilità datoriale**, che meritano un'attenta riflessione tecnica e istituzionale.

Le principali osservazioni riguardano:

- la possibilità di **circolazione in regime degradato**, anche in assenza della funzione GSM-R “allarme mancato riarmo freno”, privando il macchinista di un presidio fondamentale per l’attivazione dell’allarme in caso di malore;
- la **mancaanza di una valutazione di rischio specifica** documentata nei DVR delle imprese ferroviarie e di RFI, in violazione dell’art. 28 del D.Lgs. 81/2008;
- la **copertura non uniforme del sistema GSM-R** su diverse tratte della rete nazionale, con conseguente rischio di isolamento dell’agente di condotta e ritardi nei soccorsi;
- le modifiche introdotte dal **D.M. 24 gennaio 2011 n. 19**, che hanno sostituito l’obbligo di intervento “per ciascun punto della linea” con la formula “lungo la rete ferroviaria” e rimosso il vincolo dei “tempi più rapidi possibili”, con il rischio di ridurre il livello minimo di garanzia previsto dal D.M. 388/2003 e dal D.P.R. 27 marzo 1992.

Tali criticità impongono una verifica della **coerenza della prescrizione con i principi di tutela dell’art. 2087 del Codice Civile**, con le disposizioni in materia di sicurezza (D.Lgs. 81/2008) e con il **Regolamento (UE) 2019/773** sull’interoperabilità del sistema ferroviario.

Per tali ragioni, la FAST-Confsal chiede formalmente:

1. di acquisire i **DVR** redatti in applicazione della nuova prescrizione;
2. di ottenere una **mappatura nazionale della copertura GSM-R** con l’indicazione delle zone d’ombra;
3. di valutare la **compatibilità tecnica e sanitaria** dei tempi di soccorso con i parametri fissati dal D.P.R. 27 marzo 1992 (8 minuti in area urbana, 20 minuti in area extraurbana);
4. di sospendere l’applicazione della modalità “agente solo” su tratte con gallerie, curve o condizioni di visibilità e accessibilità ridotte, fino alla conclusione delle verifiche congiunte.

In allegato si trasmette la **Relazione tecnico-normativa FAST-Confsal**, elaborata sulla base di fonti ufficiali e riferimenti europei, che illustra nel dettaglio le problematiche rilevate e propone un percorso di revisione partecipata.

Confidando nella sensibilità istituzionale verso un tema che coinvolge la vita e la sicurezza dei lavoratori e degli utenti, si porgono distinti saluti.

Segretario Generale – FAST-Confsal

Pietro Serbassi



RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA FAST-CONFESAL

Prescrizione di esercizio RFI – DTCA0011P20250000649

Circolazione treni merci ad agente solo – Analisi tecnico-normativa

A cura di FAST-Confesal

Prescrizione di esercizio RFI – “Procedura di interfaccia. Norme e condizioni sperimentali per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida” (6/11/2025)

Premessa e contesto della disposizione

La prescrizione **RFI DTCA0011P20250000649** introduce l'esercizio dei treni merci **ad agente solo**. L'intento dichiarato è semplificare le procedure e incrementare l'efficienza; tuttavia la misura incide sull'assetto di sicurezza tradizionalmente basato sulla **doppia presenza, per garantire in caso di malore il soccorso al macchinista e l'immobilizzazione del convoglio**, e richiede garanzie ulteriori su prevenzione, gestione delle emergenze e responsabilità datoriali. Il provvedimento, che entrerà a breve in vigore, rimanda a procedure coordinate tra IF e RFI per sicurezza e soccorso, ma **non assicura** in modo espresso presidi idonei a mitigare i rischi **individuali** e **organizzativi** tipici dell'**isolamento operativo dove la tempestività delle operazioni è determinante**.

Teniamo in considerazione che sulle linee ferroviarie italiane (fonte Ansfisa), complessivamente ci sono 1.633 gallerie ferroviarie in esercizio sulla rete nazionale, un'estensione maggiore che nel resto d'Europa. E anche questo è un dato parziale che si riferisce solo alla rete principale. Di questo complessivo circa 1.289 sono più lunghe di 1 km o costituiscono una “sequenza di gallerie”, ovvero quelle intervallate da un tratto all'aperto di lunghezza inferiore a 500 m. Le gallerie rappresentano quindi il 7,7% dell'intera rete ferroviaria nazionale che è composta da circa 16.800 km di infrastruttura. Un altro dato di cui tener conto, soprattutto in termini di sicurezza, è che sul totale delle gallerie di lunghezza superiore a 500 m circa il 65% è in servizio da più di 50 anni, quindi da prima del 1972.

In tali contesti si applicava l'ex Decreto del 28.10.2005, attualmente Decreto 4 marzo 2025 (Linee guida in materia di sicurezza ferroviaria) in cui si prevede si debba svolgere un'analisi dei rischi nelle gallerie ferroviarie e nello specifico il personale dell'esercizio tra cui il macchinista deve essere a conoscenza, quindi avere padronanza di una serie di procedure operative per gli scenari incidentali, relativi all'emergenza in galleria, conseguenti all'insorgenza di eventi critici come incendio, deragliamento etc.

Pertanto, la conoscenza puntuale delle procedure operative per il personale dei treni e per i Regolatori della Circolazione riveste un'importanza fondamentale soprattutto se una serie di incombenze vengono necessariamente concentrate in un unico soggetto e nello specifico per il macchinista se si trova a operare come “agente solo” e in condizioni di eventi critici come incendio, deragliamento.

Gli studi sulla sicurezza del lavoro dichiarano che di fronte a eventi straordinari, le persone che operano “da sole” spesso si sentono sotto pressione sia a livello fisico che mentale e psichico. In questa

situazione di stress, quando si lavora da soli, aumentano quindi le probabilità di commettere degli errori. A questi fattori si aggiunge, inoltre, il rischio di non ricevere un aiuto tempestivo in caso di infortunio o malore proprio per la particolare condizione di operare ad “agente solo”.

Le nostre perplessità si ricollegano anche dai dettati dell’ANSF, relativamente alla Nota ANSF n.10980/2020 del 15/07/2020 che tra le altre cose recita... *“Parimenti l’analisi dei rischi deve comprendere quelli derivanti da fattori umani e organizzativi, come il carico di lavoro, la progettazione del lavoro, la fatica o l’adeguatezza delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, e dalle attività di altre parti interessate.”*

Quadro normativo di riferimento

- **D.Lgs. 81/2008:** art. 28 (valutazione dei rischi), art. 18 (obblighi del datore di lavoro), art. 71 (attrezzature e dispositivi di sicurezza).
- **Art. 2087 c.c.:** tutela dell’integrità fisica e morale del lavoratore.
- **D.M. 388/2003:** pronto soccorso aziendale e dotazioni obbligatorie (mezzo di comunicazione idoneo).
- **D.M. 24 gennaio 2011 n. 19,** come modificato: procedure di soccorso **“lungo la rete ferroviaria”**.
- **Reg. (UE) 2019/773 e 2018/762:** STI OPE e sistemi di gestione della sicurezza (SGS).
- **D.P.R. 27 marzo 1992 (GU n.126/1992):** livelli minimi dell’assistenza sanitaria di emergenza.
- **Nota ANSF n.10980/2020 del 15/07/2020**
- **Decreto 4 marzo 2025** Linee guida in materia di sicurezza ferroviaria

Criticità tecniche e operative

- **GSM-R – allarme mancato riarmo freno:** se inefficiente, l’agente non può attivare automaticamente l’allarme in caso di malore.
- **Esercizio in regime degradato:** assenza di ridondanze tecnologiche adeguate.
- **Copertura GSM-R disomogenea:** tratte con comunicazioni non continue.
- **Operazioni a terra** (verifica coda, deviatoi, RTB/incendi/freni): allontanamento dalla cabina anche in condizioni meteo/visibilità critiche.

La combinazione di questi fattori può **impedire** l’attivazione **tempestiva** del soccorso sanitario.

Coerenza con gli obblighi di sicurezza

La bassa probabilità statistica **non** esonera dalla valutazione e prevenzione del rischio quando esso è **prevedibile** nel settore: **Cass. 3.5.2010 n.16761; Cass. pen., Sez. IV, 19.6.2019 n.27186**. L’esercizio ad agente solo **senza** automatismi di allarme/arresto è in frizione con i principi del **D.Lgs. 81/2008** e dell’**art. 2087 c.c.**

Soccorso sanitario di emergenza

Il **D.P.R. 27 marzo 1992** prevede l’intervento del soccorso primario **entro 8 minuti** in area urbana e **20 minuti** in area extra-urbana (salve complessità orografiche); parametri confermati dai **LEA** (DPCM 29.11.2001) e dall’**Accordo Stato-Regioni 16.12.2010** come **standard di riferimento**. In ambito ferroviario—specie su linee isolate, con **gallerie** o accessi difficili—il rispetto di tali tempi è **critico**. Le modifiche al D.M. 19/2011 (passaggio da **“per ciascun punto”** a **“lungo la rete”** ed eliminazione

di “**nei tempi più rapidi possibili**”) **indeboliscono** la vincolatività di tempestività e territorialità del soccorso.

Implicazioni tecnologiche e gestionali

La prescrizione non definisce **procedure uniformi** per:

- attivazione del soccorso in **assenza/indisponibilità GSM-R** ;
- **blocco automatico** del convoglio e **spegnimento in sicurezza** sui mezzi termici in caso di incapacità dell'agente.

È necessario un vaglio **preventivo** di **ANSFISA** sulla compatibilità dei sistemi con i requisiti minimi del **Reg. (UE) 2019/773**.

Raccomandazioni operative (FAST-Confsal)

1. **Sospendere** l'entrata in vigore fino al completamento delle verifiche di rischio.
2. **Integrare i DVR** con scenari di isolamento operativo e guasto GSM-R.
3. Effettuare una **mappatura nazionale** della copertura **reale** del GSM-R e **pubblicarne** gli esiti.
4. **Escludere** l'agente solo su linee con **gallerie di una certa estensione** o accessibilità limitata.
5. Rendere **obbligatori** dispositivi di **arresto automatico** e **allarme sanitario** (incl. spegnimento in sicurezza sui termici).

Riferimenti essenziali

D.Lgs. 81/2008; art. 2087 c.c.; D.M. 388/2003; D.M. 24.01.2011 n.19 (mod.); D.P.R. 27.03.1992 (GU n.126/1992); Reg. (UE) 2019/773 e 2018/762; Cass. pen., Sez. IV, **n.16761/2010** e **n.27186/2019**.

Analisi dell'articolato

Alla luce dell'emanazione della prescrizione indicata, si prende atto che i contenuti della **nota FAST-Confsal prot. 04/07/SG del 5/4/2024**, recante osservazioni alla precedente bozza, **non hanno ricevuto riscontro** e non risultano essere stati considerati.

Si procede pertanto con l'analisi puntuale degli articoli.

Articolo 1 (Finalità)

Con la presente prescrizione di esercizio si emanano le procedure sperimentali, integrative delle norme comuni, per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida (e in assenza sul treno di personale addetto alla scorta o all'accompagnamento treni), nel seguito definita ad “agente solo”, e per il soccorso sanitario, raggiungimento e immobilizzazione del treno.

Tali procedure si intendono applicabili anche al caso di treni per invio di veicoli viaggiatori vuoti.

Quindi, si apre l'applicazione anche agli altri operatori di IF che svolgono servizi viaggiatori.

Questa prescrizione emana delle norme e delle condizioni sperimentali per la circolazione dei treni merci con un solo agente, le procedure sono solo citate e non riportate in questa prescrizione. Una procedura deve contenere dettagliate indicazioni operative per il personale che la deve applicare, cosa che in questa prescrizione non avviene.

Siamo quindi ancora a dover definire le procedure.

Articolo 2.1 (Normativa)

Spetta alle IF definire i requisiti tecnici richiesti per i veicoli relativamente all'immobilizzazione del convoglio.

I veicoli delle IF devono essere iscritti al EVR (Registro Europeo dei Veicoli). Le caratteristiche dei veicoli seguono già specifiche europee e dotazioni standard e che sono quindi richieste dalle STI e dalle norme internazionali. Non è di facile comprensione cosa voglia dire che le IF devono stabilire i requisiti tecnici dei veicoli per la loro immobilizzazione.

Rispetto alla precedente bozza di prescrizione che indicava una garanzia dell'immobilità del convoglio in stazionamento per almeno 2 ore, in questa si evidenzia un "silenzio/assenso" a nostro sindacabile giudizio "pericoloso", che si ripropone più avanti, per una liberalizzazione dei tempi, forse perché l'arco delle due ore, determinate in precedenza, probabilmente si è rilevato un tempo non sufficiente a garantire il raggiungimento del convoglio.

Sicuramente ci saranno faldoni di carta con analisi del rischio su tale scelta, dei quali vorremmo e dovremmo essere messi a conoscenza, in qualità di stakeholder.

Articolo 2.2

*Per le unità di trazione -UdT- in servizio ai propri **treni merci** le IF devono integrare i "Dossier per la gestione dell'emergenza in linea in caso di necessità di soccorso sanitario" con apposite schede.*

Tali Dossier riguardano solo le locomotive dei treni merci o anche quelle delle IF viaggiatori, dal momento che all'art. 1 si afferma che dette "procedure" sono applicabili anche al caso di treni per l'invio di veicoli viaggiatori vuoti?

Le schede richieste a chi vengono fornite? Dove sono ubicate sulla macchina? Come si trovano, chi le deve utilizzare a quali informazioni deve attingere? Devono essere fruibili anche ad agenti RFI dei mezzi d'opera -MdO- che non sono agenti di condotta?

Articolo 2.3

"GSMR funzione allarme mancato riarmo freno attiva".

Con la funzione "allarme mancato riarmo freno" inefficiente durante la corsa, la norma rimanda a percorrere la tratta strettamente necessaria per andare alla prima stazione utile alla risoluzione del guasto o alla variazione del modulo di condotta concordata tra DCCM e Referente IF.

Quindi, a parte le descrizioni a parole, si accetta il rischio di circolazione, anche se limitata, di un treno ad agente solo, senza possibilità che al lavoratore sia di supporto tale funzione fondamentale per attivare l'allarme in caso di malore?

Immaginiamo che sia stata fatta la adeguata valutazione dei rischi anche per una circolazione in queste condizioni a garanzia della sicurezza e salute del macchinista in quanto solo e dei relativi treni che potrebbero impegnare il tratto interessato....

Alcuni hanno affermato che il rischio in questione è molto basso perché la probabilità che accada un malore al macchinista durante la condotta è infinitamente basso.

Quand'anche questa affermazione fosse vera occorre aver riguardo al fatto che “anche eventi rarissimi riconducibili a determinate condotte sono generalmente conosciuti o conoscibili o comunque conosciuti nella cerchia degli esperti e quindi prevedibili” (Cass. 3 maggio 2010 n. 16761). Dunque, la bassa probabilità dell'evento non è comunque sufficiente a escludere l'obbligo di valutazione di quel rischio ove lo stesso sia prevedibile (Cassazione Penale, Sez. 4, 19 giugno 2019, n. 27186).

(art. 2087 cod. civ.) “Il datore di lavoro è obbligato ad assicurare condizioni di lavoro idonee a garantire la sicurezza delle lavorazioni e, in particolare, è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro

Il Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 nel suo articolo 2, comma 1, lettera q, definisce «valutazione dei rischi»: valutazione globale e documentata di tutti i rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori presenti nell'ambito dell'organizzazione in cui essi prestano la propria attività, finalizzata a individuare le adeguate misure di prevenzione e di protezione e a elaborare il programma delle misure atte a garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di salute e sicurezza;

Articolo 2.4

“Il personale addetto alla formazione treni o l'agente di condotta -AdC- all'atto della notifica della composizione deve notificare con comunicazione registrata al RdC – regolatore della circolazione- della stazione di origine che il treno è ad agente solo”

Perché la comunicazione deve essere fatta l'A.d.C.? La composizione del treno viene comunicata al RdC dall'agente addetto alla formazione (anche per le loco isolate) e detto agente è il formatore treni, L'AdC è in possesso di detta abilitazione per la formazione treni? (se così fosse, allora è agente addetto alla formazione treni in partenza) Comunica le composizioni, ma l'AdC non ci risulta sia in possesso di abilitazione alla formazione treni, ci risulta che deve comunicare composizioni solo in caso di intervento su veicoli per avaria (e non per cambio modulo di condotta). Quindi, se questa è una modifica della norma dove è possibile trovarla? I piani di formazione dell'AdC non ci risultano essere organizzati con questo tipo di formazione.

Articolo 2.9

L'AdC deve inoltrare tempestivamente gli avvisi relativi alla regolarità della corsa del treno. I Cab Radio devono avere la funzione di viva voce efficiente, altrimenti le comunicazioni anche verbali devono essere fatte a treno fermo. L'AdC deve provare la funzione vivavoce del cab radio.

Attenzione anche a questo continuo dover aggiornare il RdC sulla marcia del treno, di fatto porta il macchinista necessariamente a distrarsi per utilizzare il cab Radio.

In questo punto se: *“Qualora il RdC rilevi o venga a conoscenza di una anomalia alla circolazione di un treno merci deve attivarsi immediatamente per contattare l'AdC”.*

La precedente prescrizione del 2006, abrogata dalla pubblicazione della attuale prescrizione del 06/11/2025, 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.

L'osservazione sopra riportata non è stata presa in considerazione. Pertanto, ribadiamo che in questo punto si lascia molto vaga la modalità di monitoraggio della marcia del treno ad agente solo, in quanto

il RdC, con eventuali sezioni di giurisdizione molto estese e complesse, potrebbe essere impegnato anche in altre incombenze come interruzioni o guasti agli impianti e potrebbe non accorgersi tempestivamente di eventuali anomalie alla circolazione di quel treno. Questo comporterebbe che in caso di malore del macchinista l'attivazione delle emergenze risulti ritardata, sia per il soccorso sanitario al macchinista che per la garanzia di immobilità del convoglio. E se davvero dovesse accadere qualcosa di grave, **in sede penale come verrebbe giudicato l'operato del RdC?** Pertanto, riteniamo mancante una modalità di prevenzione, che garantisca veramente il monitoraggio della marcia del treno ad agente solo, in modo da garantire i tempi di attivazione e gestione dell'eventuale emergenza da parte dei soggetti preposti.

Articolo 2.10

In questo punto evidenziamo e ribadiamo i rischi relativi alle operazioni di richiesta di verifiche e operazioni sugli impianti di terra o al materiale. La normativa prevede che il macchinista in esercizio, a richiesta debba: confermare la completezza del proprio treno e della regolarità della coda, svolgere accertamenti di terra come il controllo e la manovra a mano dei deviatori, effettuare una visita al materiale per allarme RTB, per principio di incendio, mancata frenatura dei veicoli. Per svolgerli deve comunque effettuare una verifica a terra, è pur vero con l'ausilio del telefono cellulare a seguito, ma deve percorrere i camminamenti se non la massicciata, anche in condizioni atmosferiche avverse o con scarsa visibilità, che non sempre sono adeguati in quanto con i continui lavori potrebbero presentare buche o scoperture e in caso di caduta o infortunio, trovandosi isolato, potrebbe non riuscire a comunicare la richiesta di aiuto anche a causa di zone d'ombra del GSM-R.

Chiediamo a RFI, come garante del funzionamento dell'IFN -infrastruttura ferroviaria nazionale, di essere messi a conoscenza, se sono accaduti negli ultimi tempi, inconvenienti riconducibili al mancato funzionamento del collegamento GSM-R. Ci risulta esserci diverse tratte con scarsa copertura GSM-R. Necessita, pertanto, un mappatura e verifica della copertura GSM-R sulle tratte interessate da dette circolazioni perché l'essenza di comunicazione è indice di inapplicabilità di tutto ciò che è previsto in detta normativa.

Teniamo presente che il D.M. 388 del 15 luglio 2003 (Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale) stabilisce le dotazioni obbligatorie che il datore di lavoro è tenuto a fornire, tra le quali, un mezzo di comunicazione idoneo per raccordarsi con l'azienda al fine di attivare il sistema di emergenza del Servizio Sanitario Nazionale.

Il legislatore ha ritenuto opportuno apportare delle modifiche a tali norme, con la pubblicazione in GU delle modifiche al Decreto 24.01.2011 n.19, dove ha stabilito:

I gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie, coordinandosi fra loro e con i servizi pubblici di pronto soccorso, predispongono, in conformità ai propri sistemi di gestione della sicurezza, così come definiti dall'articolo 8 del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, procedure operative per attuare uno specifico piano di intervento che preveda *“lungo”*, anziché *“per ciascun punto della”*, la rete ferroviaria, le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato, eliminando *“nei tempi più rapidi possibili anche per”*, incluso il trasporto degli infortunati.

Le suddette procedure, elaborate sulla base della valutazione dei rischi e nel rispetto delle disposizioni normative europee in materia di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario, prevedono anche l'utilizzo di dispositivi o strumenti tecnologici che garantiscono il tempestivo arresto della marcia del convoglio, in conformità alle disposizioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione del 16 maggio 2019, e, fermo restando quanto previsto dall'articolo 5, comma 1, del presente decreto, possono, altresì, prevedere l'utilizzo di dispositivi o strumenti tecnologici che garantiscono la richiesta automatica di attivazione di pronto soccorso. I dispositivi o

strumenti tecnologici che garantiscono la richiesta automatica di attivazione di pronto soccorso sono installati nel rispetto della normativa europea applicabile agli stessi.».

Pertanto, con questa modifica si fa passare la sostituzione di “ciascun punto della linea” con l’aggettivo “lungo”, dove dal vocabolario indica “che si estende notevolmente nel senso della lunghezza, che ha grande estensione dall’una all’altra delle sue estremità”. Quindi il soccorso e la relativa responsabilità viene garantito dappertutto o ci sono punti lungo linea non idonei!

Nel vecchio testo esisteva la locuzione “*nei tempi più rapidi possibili*” che rilevava l’urgenza di completare un soccorso nel più breve intervallo di tempo consentito, con la sua eliminazione sminuisce l’idea del limite temporale sulla necessità di intervenire sul lavoratore infortunato rispetto un malore. Inoltre, non è che eliminando la locuzione anzidetta si abbreviano i tempi di intervento per soccorrere l’infortunato e trasportarlo in luogo idoneo, anche perché i tempi di percorrenza a piedi sulla massicciata, con l’aggravante del trasporto a mano, sono quelli e restano tali anche se si cambiano le norme!!

Inoltre, rimane in capo al GI e alle IF la elaborazione delle procedure operative, sulla base della valutazione dei rischi e sicuramente verranno redatte relazioni da libri dei sogni, dove sulla carta funziona tutto in maniera ineccepibile.

Di conseguenza rapportandoci alla ferrovia reale, immaginiamoci cosa potrebbe succedere se in caso di emergenza si provasse ad attivare il SSN, e malauguratamente ci si trovasse in una delle zone d’ombra del GSM-R. Però, come stabilisce la legge, permane in capo al Datore di lavoro l’obbligo di valutare tutti i rischi!

Pertanto, cosa si prevede di certificare per queste situazioni nel DVR?

Siamo certi che funzioni e che garantisca la sicurezza al macchinista colto da malore, alla circolazione in generale con la garanzia dell’immobilità del convoglio interessato dall’infortunio e degli altri treni in tratta?

Inoltre, è comprensibile che già l’allontanamento dal mezzo è una criticità, perché l’assenza dalla cabina di guida e dai comandi della locomotiva potrebbe protrarsi per una durata considerevole, anche se il macchinista avrà il telefono cellulare al seguito, se fosse coinvolto in un infortunio, la sua situazione diventerebbe pericolosa se associata, per un guasto generico alla locomotiva, a una mancata carica delle capacità pneumatiche del treno e la conseguente impossibilità di mettere le staffe. In questo caso la sicurezza sua e degli altri quale calcolo probabilistico o algoritmo o probabilità la garantisce?

In caso di circolazione con mezzi termici ed eventuale malore del macchinista saranno previsti automatismi su tali mezzi per lo spegnimento in sicurezza del motore?

Articolo 2. 11

“Compito del personale delle IF comunque presente sul tratto interessato” **Cosa vuole dire?**

Provando noi a dare un’interpretazione, potrebbe significare che il personale di ogni IF presente sul tratto (anche passeggeri e del Gestore Infrastruttura G.I.) è responsabile di garantire l’immobilizzazione del treno, senza avere delle procedure comuni. Nel punto “fermo restando che è compito del personale delle IF comunque presente sul tratto interessato, in via prioritaria, garantire l’immobilizzazione del treno” si stabiliscono delle incombenze a carico del personale dei treni presente in quella tratta di linea, anche appartenente ad altre IF (?) che comunque si troverà coinvolto. Pertanto, se fosse personale che normalmente svolge servizio su materiali tipo viaggiatori (Ale, ETR), si troverà in emergenza a gestire delle operazioni di immobilizzazione su eventuali carri merci o addirittura di merci pericolose.

Pertanto se passasse tale modalità, rivolta a tutto il personale dei treni perché potrebbe trovarsi presente nel tratto interessato, tutto il personale delle IF, comprese quelle che operano in contesti viaggiatori, o viceversa, dovrà in fase di formazione iniziale e continua, acquisire e mantenere le

competenze professionali adeguate anche in vista dello svolgimento di tutte le mansioni di sicurezza degradate e di emergenza, come il soccorso a un convoglio con l'agente solo, e deve essere in grado di metterle in pratica. Quindi diamo responsabilità al personale che, suo malgrado, non è di solito abituato a operare sui convogli merci, lo si obbliga a operare in emergenza su carri merci?

Con il riferimento "Allo scopo, il freno continuo automatico del treno deve garantire l'immobilità del convoglio in stazionamento, indipendentemente dal grado di frenatura delle linee da percorrere", si demanda alle IF i tempi di garanzia per l'immobilizzazione senza fissare dei vincoli precisi e lasciando tutto aleatorio. Senza tenere conto delle problematiche che possono sorgere con i treni di merci pericolose, eventuali treni pesanti, perché da quanto si legge gli stessi dovrebbero essere compresi nell'applicazione della prescrizione.

Pertanto, a parte quanto scritto nella prescrizione e quanto, ad arte, non espressamente riportato nella stessa, in merito alle problematiche che emergono nella gestione dei rischi per la circolazione dei treni merci con un agente solo in cabina di guida, proviamo a fare un po' di chiarezza perché la prescrizione, a nostro avviso, ha la capacità di volare talmente alto in modo da non vedere i problemi.

Sinceramente restiamo basiti che nessuna IF abbia sollevato queste accezioni e siamo curiosi di capire come tale evento viene valutato dai responsabili SGSE delle I.F. a questo punto l'unica certezza che abbiamo è che esistono delle leggi che garantiscono la sicurezza dei lavoratori e per quanto tali vanno rispettate soprattutto in determinate situazioni.

Per le caratteristiche del nostro territorio, le nostre linee sono contraddistinte da viadotti e lunghi tratti in galleria dove per la circolazione dei treni, si applicava l'ex Decreto del 2005 sulla Sicurezza delle gallerie ferroviarie (e successiva "Safety in Railway Tunnels" -STI-SRT, approvata con Decisione della Commissione Europea del 20 Dicembre 2007 - GUCE del 07/03/2008- e in seguito aggiornata con il Regolamento UE n° 1303/2014 della Commissione del 18/11/2014, in vigore dal 1° Gennaio 2015) oggi Decreto 4/2025.

Tali norme prevedono che si debba svolgere un'analisi dei rischi nelle gallerie ferroviarie e nello specifico il personale dell'esercizio tra cui il macchinista deve essere a conoscenza, quindi avere padronanza di una serie di procedure operative per gli scenari incidentali, relativi all'emergenza in galleria, conseguenti all'insorgenza di eventi critici come: incendio, deragliamento.

Pertanto, la conoscenza puntuale delle procedure operative per il personale dei treni e per i RdC riveste un'importanza fondamentale soprattutto se una serie di incombenze vengono necessariamente concentrate in un unico soggetto e nello specifico per il macchinista se si trova a operare come "agente solo" e in condizioni di eventi critici come incendio, deragliamento, collisioni.

Sulle linee caratterizzate da lunghe gallerie nel caso di spezzamento del treno, come dovrà intervenire il macchinista in tali situazioni per garantire la sicurezza delle due parti di materiale in linea operando da solo? Sarà in grado di farlo? Quanto tempo impiegherà per sistemare le staffe al materiale facendo la spola avanti e indietro per tutta la composizione del treno? Quindi, quali azioni preventive saranno previste? Si penserà, ad esempio, di limitare le composizioni ed eventualmente anche il peso dei treni quando esistono già delle deroghe per i treni "pesanti", e se fosse un materiale composto da merci pericolose?

Consideriamo che a seguito di un inconveniente a un treno in galleria, riconducibile agli scenari critici descritti, nel frattempo nell'altro binario o a seguito, potrebbero circolare altri treni anche viaggiatori che si troverebbero loro malgrado coinvolti nell'emergenza, potrebbe succedere, che il macchinista trovandosi ad "agente solo", e operando anche in condizioni di scarsa visibilità per le relative condizioni ambientali, non riesca a svolgere tutte le operazioni di messa in sicurezza in tempi adeguati con conseguenze nefaste anche sugli altri convogli.

Nel caso di guasto in corso di viaggio lungo la linea del sistema di protezione della marcia, senza vigilante attivo, quali sarebbero le procedure per ripartire in assenza totale di protezione e trovandosi ad "agente solo" in cabina di guida?

Non crediamo che esista ad oggi un'analisi del rischio che preveda tale situazione, pertanto, il macchinista dovrebbe chiedere riserva in linea, nel punto in cui si trova.

Pertanto, se l'efficacia del soccorso negli scenari incidentali è garantita dalla sua qualità, cioè dalle competenze del personale coinvolto e dal tempo di intervento dei soggetti preposti, è chiaro che non è umanamente possibile, se si vuole garantire un intervento tempestivo ed efficace, che un unico soggetto svolga tutte queste incombenze in tempi relativamente brevi e soprattutto sotto forte pressione rispetto a quanto accaduto.

Infatti, gli studi sulla sicurezza del lavoro dichiarano che di fronte a eventi straordinari, le persone che operano "da sole" spesso si sentono sotto pressione sia a livello fisico che mentale e psichico. In questa situazione di stress, quando si lavora da soli, aumentano quindi le probabilità di commettere degli errori. A questi fattori si aggiunge, inoltre, il rischio di non ricevere un aiuto tempestivo in caso di infortunio o malore proprio per la particolare condizione di operare ad "agente solo". Quindi non basta modificare un articolo di una norma di legge, modificando a piacimento "lungo" anziché "ciascun punto della linea", o eliminando dall'importanza del soccorso all'infortunato l'espressione "*nei tempi più rapidi possibili*".

Nel caso concreto è evidente che il rischio in questione debba tener conto delle caratteristiche di accessibilità dei luoghi ove potenzialmente l'evento si può verificare e dunque lo sviluppo e le caratteristiche del territorio ove insiste la linea ferroviaria.

A seguito di quanto esposto, sicuramente non ci aspettiamo sia da parte di RFI che delle IF un comportamento alla Ponzio Pilato. Altresì siamo certi che ci smentiranno perché risponderanno che esistono le procedure operative che ogni IF dovrà mettere in atto; che sono state effettuate le relative analisi del rischio e che montagne di documenti saranno stati protocollati, ma la sicurezza non si può basare su mere teorie probabilistiche e su numeri che ognuno interpreta come vuole.

Quindi, pensando che a noi non verrà dato riscontro, con la presente chiediamo alle istituzioni interessate di farsi parte attiva affinché a domanda specifica di approfondimento ognuno risponderà e chiarirà, auspicando non dicendo che la risposta è di competenza di qualcun altro.

Ma a chi sta tutti i giorni sui binari, al macchinista che si troverà a lavorare ad "agente solo" nella Ferrovia "reale", arrestandosi sulle linee più acclivi oltre il 15 permille, magari con un treno di merci pericolose e con un treno pesante, che dovrà percorrere i camminamenti o la massicciata al buio per mettere le staffe, cosa rispondiamo?

Comunque a parte i casi prettamente di emergenza per i quali attendiamo fiduciosi ancora risposte, per le attività di verifica sugli impianti e al materiale richieste in esercizio o per guasti al sistema di protezione della marcia, come dovrà comportarsi il macchinista?

Dovrà fermarsi e chiedere soccorso e dovremmo dirgli di conseguenza di bloccare la circolazione con ripercussioni sugli altri treni interessati alla stessa tratta, dal momento che il comportamento che deve adottare il macchinista sulla prescrizione non lo abbiamo trovato specificato.

Al fine di fare chiarezza e in rappresentanza del personale che ci ha dato delega di rappresentanza, come O.S. chiediamo i DVR sia a RFI che a tutte le IF, perché anche a quelle viaggiatori che potrebbero essere coinvolte, relativamente alle operazioni di emergenza previste da tale prescrizione, soprattutto per quanto riguarda le gallerie.

Ribadiamo di voler conoscere, quanto scritto in precedenza, se negli ultimi tempi ci siano stati inconvenienti relativi al malfunzionamento del collegamento GSM-R che abbiano portato anche a contestazioni disciplinari per approccio non coerente alla situazione verificatasi.

Articolo 2.13

Relativamente al soccorso sanitario "*il DCCM acquisisce tramite i sistemi a disposizione le informazioni circa la posizione del treno*", affinché il soccorso sanitario avvenga *nei tempi più rapidi possibili*. Affermazione pesante perché l'accesso del personale sanitario del 112 quando arriva sul

posto (ammesso che il DCCM sappia dire con precisione e non “circa” dove arrivare), non può accedere alla sede ferroviaria in assenza di una procedura o comunque con una scorta del GI, quindi, come è normato questo caso? Probabilmente è quello a cui fa riferimento la prescrizione sui Protocolli di intesa con i servizi sanitari.

Le situazioni pratiche che incidono in questi casi riguardano le difficoltà:

- nelle comunicazioni direttamente proporzionale alla tempestività nell'individuazione della necessità (necessità di effettuare comunicazioni tra più soggetti)
- di individuazione esatta della posizione del treno fermo in linea
- nel coordinamento delle operazioni di accesso in linea (tempi per assicurare il fermo della circolazione)
- di raggiungere il treno fermo (irregolarità della massicciata)
- di portare l'infortunato sulla barella verso l'ambulanza (dislivelli, peso, ecc.)
- scarsa visibilità (di notte o in galleria).
- di immobilizzare il treno fermo per capire in tempi brevi come posizionare le attrezzature relative.

Quindi viene spontanea la domanda: riusciamo a garantire il soccorso sanitario “*nei tempi più rapidi possibili*” con le variabili sopra esposte?

Se per ciascun punto della rete ferroviaria occorre garantire le modalità più efficaci, allora anche in tutta la tratta ferroviaria si dovranno prevedere quelle misure tecnico-organizzative atte a garantire il tempo di intervento dei soccorsi più rapido possibile.

Risulterebbe poi secondario e strumentale addurre alla elevata improbabilità che si verifichino situazioni in cui necessiti l'intervento del soccorso sanitario a un macchinista colto da grave malore, la norma non distingue i casi di malore più o meno gravi, ma esclusivamente la necessità di prestare soccorso in tutti i casi di bisogno che comprendono quelle situazioni nelle quali il macchinista a seguito di un malore non abbia quelle condizioni psico-fisiche che gli consentano di condurre il treno in sicurezza e abbia necessità di un soccorso sanitario.

Articolo 2.15

Nel caso la ricognizione fosse effettuata con un mezzo ferroviario e con MdO non circolante come treno “Il personale RFI secondo quali procedure la esegue e come sale sul mezzo e applica le schede di immobilizzazione?”

A nostro avviso, mancano troppe procedure e manca la chiara estensione al mondo dei treni di materiale viaggiatori e delle IF viaggiatori, le quali faranno bene a tirarsi fuori dicendo che con gli invii vuoti metteranno, almeno, il CT. La nostra esperienza ci porta a pensare che tali procedure non mancano per dimenticanza, ma per la difficoltà che si è registrata nel disciplinarle.

Inoltre ci piacerebbe sapere se esistono dei report degli anni scorsi, sui mancati funzionamenti del GSM R riconducibili a inconvenienti.

Ribadiamo come rappresentanti dei lavoratori di conoscere le valutazioni dei rischi che ogni Datore di Lavoro renderà esecutiva in merito alla tematica in oggetto.

In attesa di un urgente riscontro, si allega alla presente:

- Le osservazioni del 5 aprile 2024 alla bozza di prescrizione (prot. n. 04/07/SG)

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. Efisio 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

2 /6



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 allert previsti? E dopo quando 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. Immaginiamoci 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 dichiari e certifichi 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

