

VERBALE D'INCONTRO

Il giorno 20 Febbraio 2013, si sono incontrati :

l'ANSF nella figura del Direttore e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt-CGIL, Fit-CISL, Uiltrasporti, Fast Confasal, UGL Trasporti e Orsa al fine di approfondire le Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali, in merito al Ruolo del Capo treno, problematica sulla lateralizzazione delle porte, dispositivo Vigilante e il punto sullo stato di avanzamento del processo del Riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Dopo ampio dibattito ed articolata esposizione da parte delle OO.SS. dei temi sopracitati il Direttore dell'Ansf informava le OO.SS. sullo stato di attuazione del Riordino Normativo, con particolare riferimento agli adempimenti di competenza degli operatori in relazione all'entrata in vigore del Decreto n.4/2012 comunicando in particolare che :

- L'Agenzia ha riscontrato che la Disposizione di RFI n. 12/2012 recante "Modifiche alla procedura per il superamento dei segnali permissivi sulle linee attrezzate con blocco elettrico automatico" non risultava conforme per alcuni aspetti ai principi introdotti con il citato decreto 4/2012;
- RFI ha recepito i rilievi mossi dall'Agenzia, elaborando una nuova procedura per la gestione del superamento dei segnali permissivi di blocco automatico disposti a via impedita che dovrebbe essere stata emanata in questi giorni da RFI pur non essendo ancora pervenuta a questa Agenzia;
- L'Agenzia ha inoltre ribadito alle Imprese ferroviarie la necessità che ciascuna di esse adotti il proprio sistema di disposizioni e prescrizioni conformandosi, per gli aspetti di interfaccia, alle procedure emanate dal Gestore.

In risposta agli specifici quesiti posti dalle OO.SS., il direttore dell'Agenzia ha fornito inoltre gli elementi di seguito riportati.

Ruolo del Capotreno:

- a) L'Agenzia ha ribadito, con nota prot. ANSF 9581/12 del 7/12/2012, che, nei casi in cui la protezione della marcia si attiva successivamente alla partenza del treno, devono essere adottate le opportune mitigazioni; infatti le II.FF. continuano a seguire le procedure previste dalla normativa di esercizio previgente al decreto 4/2012. Eventuali future modifiche potranno essere fatte una volta risolte le questioni tecniche di cui sopra, seguendo comunque le procedure di cui al regolamento 352.

Problematiche inerenti ai guasti alle porte:

- b) L'Agenzia ha ribadito alle Imprese ferroviarie la necessità di applicare i principi del decreto n.4/2012 che disciplinano la problematica in questione, vietando in particolare che un treno parta dalla prima stazione di origine successiva all'uscita dall'impianto di manutenzione con guasti alle porte o al sistema di segnalazione del blocco delle stesse.
- c) l'attività ispettiva condotta nel frattempo dall'Agenzia ha evidenziato problematiche di malfunzionamento dei sistemi di lateralizzazione sugli IC;
- d) L'Agenzia ha inoltre rilevato disallineamenti fra i principi del decreto 4/2012 e la DEIF 4.4 di Trenitalia disciplinante la gestione dei guasti alle porte e ai sistemi di blocco.
- e) Si è in attesa di ricevere elementi da Trenitalia in merito a quanto sopra, ma comunque l'Agenzia ritiene sia necessaria una modifica della DEIF 4.4.

Dispositivo Vigilante:

- f) il decreto 4/2012 non ha introdotto novità rispetto all'utilizzo dei dispositivi Vigilante che presentano le problematiche legate alla salute e sicurezza del lavoro evidenziate dalle ASL, non essendo materia di competenza dell'Agenzia; l'uso di tali dispositivi continua pertanto ad essere disciplinato dalla cosiddetta "direttiva Bianchi";
- g) risulta che Trenitalia ed altre Imprese ferroviarie si siano attivate per programmare modifiche agli attuali dispositivi prevedendo l'introduzione di punti di reiterazione al fine di superare le suddette problematiche.

ANSF

Filt-CGIL

Fit-CISL

Uiltrasporti

Fast Confsal

Ugl Trasporti

Orsa



Riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria

Firenze, 20 febbraio 2013

Argomenti dell' incontro

- Punto sullo stato di avanzamento del processo
- Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali pervenute dopo l' ultimo incontro

Punto sullo stato di avanzamento del processo

Entro l'entrata in vigore del decreto 4/2012 (01/01/2013) gli operatori avrebbero dovuto emanare proprie disposizioni e prescrizioni di esercizio atte a garantire la coerenza col nuovo quadro normativo.

In particolare:

- Il Gestore ha emanato le procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle Imprese per la gestione del nuovo principio normativo concernente il superamento dei segnali permissivi e l'autorizzazione ad escludere le funzioni di protezione della marcia del treno .
- Tutte le Imprese (tranne 2) hanno assunto come proprio “sistema di disposizioni e prescrizioni” la normativa previgente al decreto 4/2012.

Punto sullo stato di avanzamento del processo

- **10/12/2012:** RFI emette la Disp. 12/2012 “Modifiche alla procedura per il superamento dei segnali permissivi sulle linee attrezzate con blocco elettrico automatico”.
- **19/12/2012:** RFI assume come proprie disposizioni e prescrizioni il sistema normativo previgente con le modifiche apportate dalla Disp. 12/2012.
- **19/12/2012:** ANSF evidenzia non conformità di tale disposizione ai principi dell’RCF.
- **21/12/2012:** ANSF ribadisce alle Imprese la necessità di conformarsi, per gli aspetti di interfaccia, alle procedure emanate dal Gestore.
- **02/01/2013:** ANSF sollecita il Gestore ad emanare gli opportuni provvedimenti per eliminare i disallineamenti tra la proprie disposizioni e prescrizioni e i nuovi principi introdotti dal decreto 4/2012 e relativi allegati.
- Emanata la nuova disposizione di RFI “Modifiche al Regolamento sui segnali inerenti al superamento di un segnale permissivo di blocco automatico disposto a via impedita e procedura di interfaccia per la concessione dell’autorizzazione all’effettuazione dell’operazione di Supero Rosso o di esclusione del Sistema di protezione”.

RUOLO DEL CAPOTRENO

- Introdotta, come elemento di maggior chiarezza, il principio che le comunicazioni inerenti alla sicurezza della circolazione debbano avvenire direttamente tra regolatore della circolazione e personale di condotta.
- Rafforzato il ruolo del Capotreno a garanzia della sicurezza dei passeggeri nelle fasi di imbarco, durante il viaggio e nelle situazioni di emergenza.
- Non previsto alcun divieto all'attribuzione, al Capotreno, di altre funzioni connesse con la circolazione.
- Ribadito (nota prot. ANSF 9581/12 del 7/12/2012) che in mancanza degli adeguati supporti tecnologici non è possibile modificare i compiti ad oggi attribuiti al Capotreno.

Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali

PROBLEMATICA PORTE

- Dal 1° gennaio u.s. oltre alle norme introdotte dall'Agenzia sulle porte sono obbligatori i dispositivi cosiddetti di lateralizzazione.
- Ribadita, alle imprese ferroviarie, la necessità di applicare i principi dell'RCF che disciplinano la problematica in questione vietando in particolare che un treno esca dall'impianto di manutenzione con guasti alle porte o al sistema di segnalazione del blocco delle stesse.
- Effettuata attività ispettiva che ha evidenziato problematiche di malfunzionamento dei sistemi di lateralizzazione sugli IC.
- Verificati disallineamenti fra i principi del decreto 4/2012 e la DEIF 4.4 di Trenitalia.
- Chiesti chiarimenti a Trenitalia e, avendo avuto risposte non soddisfacenti, è stato fissato a riguardo un incontro con Trenitalia.

Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali

VIGILANTE

- Allo stato attuale per i dispositivi che sono stati esclusi tramite e-vig (in quanto presentavano problematiche legate alla salute e sicurezza del lavoro) continua ad applicarsi la “direttiva Bianchi”.
- Risulta che Trenitalia ed altre Imprese si siano attivate per programmare modifiche agli attuali dispositivi prevedendo l'introduzione di punti di reiterazione.