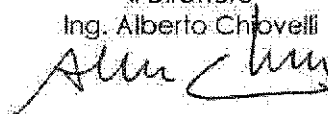


Oggetto: Richiesta di intervento urgente.
Riferimento: nota Segreteria Generale Or.S.A. Prot. n° 283/S.G./Or.S.A. del 25/11/2013


Relativamente alla nota a riferimento e facendo seguito alla precedente nota di questa ANSF protocollo n° 008929/2014 del 12/12/2013, si comunica che l'impresa ferroviaria Trenitalia ha rilevato il mancato rispetto della PEIF 22.0 DT del 11/04/2012 da parte dell'operatore in servizio alla sala operativa e di avere predisposto un'azione di miglioramento della conoscenza della citata PEIF e di corretta interpretazione della nota di chiarimento del Responsabile Produzione Cargo, avente per oggetto "treni effettuati con Equipaggio Misto - utilizzazione delle locomotive con Car Kit e gestione delle locomotive con Cab Radio/Car Kit guasto".

Inoltre Trenitalia ha comunicato di aver disposto che la locomotiva in questione sia tolta dalla circolazione e sottoposta ad intervento manutentivo per ripristinare la disponibilità in cabina di guida di un collegamento telefonico con antenna esterna.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli



ANTICIPATO VIA E-MAIL

 Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot. n° 008929/2013
10/12/2013

Or.S.A.
Via Magenta,13

00185 Roma

Oggetto: Richiesta di intervento urgente.

Riferimento: nota Segreteria Generale Or.S.A. prot. n° 283/S.G./Or.S.A. del 25/11/2013.

In esito alla nota a riferimento si fa innanzitutto presente che la sicurezza della circolazione ferroviaria, nell'ambito delle attribuzioni di questa Agenzia, è assicurata dai dispositivi ed impianti a tal fine installati e dalla correlata normativa di esercizio. Il ricorso ai sistemi di comunicazione, tra i quali rientra il collegamento terra-treno, si rende necessario per la ripresa della marcia in caso di degrado dei sopracitati dispositivi e impianti. Al riguardo il punto 11.6 del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria, emanato da questa Agenzia con il decreto 4/2012 del 9 agosto 2012, impone la sospensione della circolazione qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione.

Si ricorda che sulla rete gestita da RFI l'efficienza dell'apparecchiatura radiotelefonica è imposta dalla prescrizione RFI-DTC A0010\P\2006\0003227 del 06/12/2006 in caso di treno affidato al solo agente di condotta (punto 2.4):

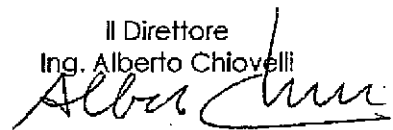
".... In tutti i casi, ad inizio servizio e comunque prima della partenza, (l'agente di condotta) è tenuto a confermare verbalmente al DM della stazione di origine o al DCO di giurisdizione l'avvenuta associazione dell'apparecchiatura per il collegamento via radio terra-treno",

operazione possibile solo con il collegamento radio terra-treno efficiente in quel frangente.

La disponibilità del collegamento terra-treno e bordo-bordo consente di gestire in maniera indubbiamente più agevole e rapida le comunicazioni; ciò è ancora più evidente nei casi di convogli ad agente solo ed è questo uno dei motivi per i quali le disposizioni e prescrizioni di RFI e delle Imprese ferroviarie impongono in tali circostanze la verifica di efficienza atto partenza.

Premesso quanto sopra si comunica di aver richiesto all'impresa ferroviaria interessata di verificare quanto segnalato nella nota a riferimento, di adottare i provvedimenti correttivi eventualmente necessari e di informare al riguardo questa Agenzia.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli





Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Prot. n° 283/S.G./Or.S.A.

Roma, 25 novembre 2013

Spett.le A.N.S.F.
Ing. Alberto Chiovelli
Direttore

Società Trenitalia

Ing. Vincenzo Soprano
Amministratore Delegato

Dott. Roberto Buonanni
Direttore Risorse Umane e Organizzazione

e, p.c. Sig. Alberto Faini
Produzione Cargo Area Adriatica

Oggetto: Richiesta di intervento urgente.

La Scrivente O.S., con la presente, intende denunciare quanto di seguito esposto.

In premessa riteniamo opportuno richiamare il CCNL del Gruppo Ferrovie dello Stato che, di fatto, ha confermato la composizione dell'equipaggio treno alla data della sottoscrizione, demandando alla contrattazione collettiva eventuali modifiche.

Le norme per l'effettuazione e la circolazione dei treni sono regolamentate dall'allegato B del Decreto 9 agosto 2012 n° 4 dell'A.N.S.F., ed implementate, per Trenitalia, dagli impegni assunti nell'ambito degli accordi sottoscritti.

In particolare vogliamo rammentare, seppure sommariamente, le condizioni che hanno reso possibile, per la scrivente, l'attuale modalità di esercizio:

- Ingenti Investimenti tecnologici operati sull'intera rete ferroviaria;
- Messa a punto di un piano e di un sistema di procedure per le emergenze in linea in caso di necessità di soccorso sanitario, da parte del gestore dell'infrastruttura ferroviaria così

come espressamente richiamato all'ultimo comma del punto 4 art. 49 del CCNL della e Area Attività Ferroviarie;

- Consegna del medesimo piano a tutti gli Assessorati alla Sanità delle Regioni e ai dirigenti responsabili delle strutture sanitarie locali allo scopo di approntare i protocolli operativi con il 118 di competenza;
- Dispiego da parte di Trenitalia di uomini e mezzi in grado di intervenire con la massima rapidità;
- Conseguente aggiornamento del documento di valutazione del rischio, avendo nel contempo avviato gli adempimenti previsti dalle leggi in materia.

Ebbene, ad oggi, salvo per la messa in opera sulle linee del sistema SCMT, poco o niente è stato fatto, infatti siamo ancora a denunciare, nei vari territori, le inadempienze e l'inadeguatezza delle misure attivate.

Oltretutto, svariate prescrizioni, disposte a seguito delle segnalazioni e sollecitazioni degli R.L.S. dalle strutture sanitarie locali, non sempre vengono ottemperate ed alcune di esse sono approdate nelle Procure dei Tribunali.

Tutto ciò premesso la società Trenitalia ha sempre presentato in tutte le sedi deputate il sottosistema di Bordo dei mezzi di trazione, comunemente denominato SSB, come un tutt'uno ovvero un sistema integrato a supporto e a garanzia dell'attuale modello di equipaggio e della stessa sicurezza della circolazione ferroviaria; tale sistema infatti viene descritto in grado di:

- controllare la marcia treno attraverso il sistema di interfaccia bordo-treno SCMT;
- rendere continue ed efficaci le comunicazioni terra-treno attraverso l'apparato CAB radio/GSMR;
- raccogliere tutte le informazioni di guida treno attraverso il sistema informativo denominato DIS.

E' per quanto su esposto che ci appare ancor più grave quanto accaduto al macchinista di un treno merci della cargo nell'area adriatica, come ci risulta dalla denuncia presentata dalla nostra Segreteria Regionale delle Marche con nota prot.15-11 Tren.- Cargo del 15 novembre 2013 (allegata).

Infatti tale macchinista, chiamato ad effettuare il servizio con modulo di equipaggio misto, ovvero con un tecnico polifunzionale di condotta non abilitato alla guida del convoglio è stato costretto ad effettuare il proprio turno di lavoro con l'apparecchiatura di comunicazione GSMR

terra – treno succitata, guasta. Al dipendente in questione, infatti, è stato comandato con ordine scritto, dai dirigenti responsabili, di effettuare comunque la condotta al treno nonostante lo stesso avesse anch'egli per iscritto comunicato ai dirigenti la mancata funzionalità del sistema di comunicazione GSMR.

Un comando in difformità con la PEIF 22.0 emanata dalla stessa società Trenitalia e contrastante persino con le annotazioni riportate sui libri di bordo della locomotiva dove si leggeva: "non compatibilità del locomotore con il servizio ad equipaggio misto".

Per le ragioni evidenziate richiediamo:

- ai preposti dell'ANSF un urgente accertamento dei fatti e delle eventuali responsabilità, oltre ad un compiuto chiarimento di merito sulla problematica posta;
- alla società Trenitalia di provvedere ad evitare la reiterazione di tali comportamenti da parte dei propri responsabili territoriali, riservandoci per parte Nostra di agire nelle sedi deputate a tutela dell'incolumità dei lavoratori interessati e della sicurezza della circolazione ferroviaria.

Infine, cogliamo l'occasione per denunciare l'inaccettabile ritardo dei lavori della Commissione Paritetica, di cui al richiamato art. 49 del CCNL Mobilità A.F., che ad oltre dodici mesi dalla sottoscrizione del CCNL, non ha ancora valutato ed esaminato le soluzioni per garantire il soccorso, in caso di malore in tempi certi e, comunque, i più rapidi possibili, a tutto il personale così come previsto dal D.Lgs. n. 81/2008 e dal DM n. 19/2011.

Nel renderci disponibili per ogni qualsivoglia ulteriore chiarimento in merito, Vi porgiamo distinti saluti.

Il Coordinatore Nazionale

Andrea Pelle

