



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

COMUNICATO INCONTRO CON ANSF

Nella giornata del 5 novembre 2014 si è tenuto l'incontro con l'Agenda Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, richiesto dalle OO.SS. Nazionali nell'ambito del Protocollo Relazionale.

Nel corso dell'incontro, da parte della dirigenza di Ansf, è stata data comunicazione inerente una pluralità di tematiche.

Sulla questione della sicurezza della circolazione e della manutenzione dell'infrastruttura, Ansf ha scritto a Rfi, chiedendo delle azioni correttive tese sostanzialmente ad eliminare definitivamente il regime di protezione su avvistamento.

Per quanto riguarda l'adeguamento del SGS di ogni operatore ferroviario e degli aspetti inerenti la sicurezza, Ansf ha chiesto a il GI e d alle IF, di adeguare i propri Sgs alla normativa per quanto attiene la garanzia del coinvolgimento del personale e dei suoi rappresentanti nella definizione delle procedure che lo riguardano. Inoltre è stata convocata per il prossimo 25 novembre un incontro con tutti gli operatori ferroviari, per fare il punto sulle procedure di sicurezza e per il monitoraggio dell'adeguamento ai principi del Decreto 04/2012/Ansf per quanto riguarda il riordino normativo.

Tale iniziativa sarà seguita da incontri a livello di singolo operatore ferroviario.

Come OO.SS. Nazionali abbiamo evidenziato le criticità presenti, in modo particolare una situazione disomogenea a livello di applicazione del Decreto 04/2012/Ansf con evidenti riflessi negativi anche sul personale.

In relazione ad ipotesi di modifica del sistema di qualificazione specifico per la figura del Capo Treno, Ansf nel riconfermare i contenuti del Decreto 04/2012/Ansf, ha definito tali ipotesi destituite di ogni fondamento.

Sulla tematica inerente Sbb Cargo, Ansf ha sollecitato modifiche allo specifico IPCL, in quanto non rispondente ai criteri normativi previsti.

Infine condividendo l'esigenza di una più assidua attività di vigilanza, le parti si sono aggiornate ad un prossimo incontro da tenersi entro la metà di dicembre 2014.



Incontro con le OO.SS.

- FILT-CGIL
- FIT-CISL
- UILTRASPORTI
- UGL Trasporti
- FAST Ferrovie
- ORSA Ferrovie

Roma, 5 novembre 2014

ARGOMENTI

- **Sicurezza della circolazione e manutenzione dell'infrastruttura**
- **Requisiti H regolamenti 1158/2010 e 1169/2010 (coinvolgimento del personale)**
- **Punto sullo stato della sicurezza con gli operatori ferroviari**
- **Stato del riordino normativo**
- **Ulteriori segnalazioni in materia di sicurezza pervenute dalle OO.SS.**

Sicurezza della circolazione e manutenzione dell'infrastruttura

Note di RFI a seguito dei recenti incidenti di Butera e Fabro Ficulle

- (11/9/2014) ha sostenuto che:
 - a Butera non era stato interrotto il binario in attesa della validazione del difetto rilevato
 - la folgorazione a Fabro Ficulle sembra essere avvenuta su un sezionatore non rientrante fra quelli da sottoporre a manutenzione e causata dell'errata applicazione delle procedure manutentive
- (17/9/2014) ha relazionato ANSF circa l'incontro con le OO.SS. del 15/9/2014, comunicando sostanzialmente che da una prima ricostruzione i suddetti episodi dipenderebbero dal mancato rispetto delle normative e procedure aziendali poste a salvaguardia dell'incolumità dei lavoratori e presentando una sintesi delle azioni in programma in materia di sicurezza sul lavoro

Sicurezza della circolazione e manutenzione dell'infrastruttura

Richieste di ANSF (1/10/2014)

- monitorare costantemente il rigoroso rispetto delle procedure manutentive da parte del proprio personale **di tutti i livelli**
- adottare con la massima urgenza i provvedimenti necessari a garantire tale rispetto, verificandone l'efficacia
- valutare l'efficacia delle procedure manutentive e la necessità di modificarle al fine di un incremento della sicurezza della circolazione e del personale, ad esempio **sopprimendo definitivamente il regime di protezione su avvistamento**
- disciplinare chiaramente e inequivocabilmente che **ad ogni difetto del binario rilevato durante le corse prova, debbono immediatamente seguire i provvedimenti restrittivi della circolazione**, senza attendere a tal fine gli esiti del processo di validazione del dato rilevato

Coinvolgimento del personale

Requisiti H dei regolamenti 1158/2010 e 1169/2010

ANSF ha chiesto alle Imprese e al Gestore (21/7/2014) di allineare i propri SGS alla normativa europea circa la **necessità di garantire il coinvolgimento del personale e dei suoi rappresentanti nella definizione delle procedure che lo riguardano**

Hanno risposto 8 imprese:

- **5** hanno indicato le specifiche procedure SGS che recepiscono i requisiti
- **1** ha comunicato che l'SGS è in corso di revisione per recepire i requisiti H (da emanare nota ANSF per chiedere le tempistiche dell'adeguamento e le misure prese nel frattempo)
- **1** ha comunicato, oltre alla procedura SGS pertinente, le diverse commissioni di rappresentanza coinvolte e la funzione di ciascuna
- **1** ha fatto presente che, durante le verifiche per il rilascio degli ultimi due CdS, non sono state riscontrate non conformità per i requisiti H (da emanare nota ANSF per sollecitare risposta circostanziata)

ANSF sta procedendo a monitorare il rispetto dei requisiti H nell'ambito delle verifiche di propria competenza sugli SGS

Punto sullo stato della sicurezza con gli Operatori ferroviari

Convocato per il 25/11/2014 un incontro con gli Operatori ferroviari su:

- stato di attuazione del riordino normativo, con particolare riferimento alle disposizioni e prescrizioni di esercizio emesse, ai processi formativi adottati e ai sottosistemi di terra e di bordo utilizzati
- conformità dei Sistemi di Gestione della Sicurezza al vigente quadro normativo
- non conformità riscontrate nell'ambito della supervisione svolta da ANSF

Convocati inoltre, durante il mese di Dicembre, degli incontri bilaterali col GI e le IF per monitorarne la specifica situazione sulle suddette tematiche

Nuova ISM RFI

- Trenitalia propone il rinvio dell'entrata in vigore dell'art. 21 comma 13 della “nuova” ISM emanata da RFI (movimenti di manovra su binari di circolazioni e secondari ad essi adiacenti ammesse se attivo vigilante o presente agente che arresta il convoglio in caso di mancata vigilanza) per motivi economici e organizzativi
- RFI sostanzialmente concorda con la proposta Trenitalia

ANSF fa presente che:

- è compito di RFI valutare la proposta di Trenitalia, sentite anche le altre imprese
- resta fermo l'obbligo di recepire con urgenza il decreto ANSF 4/2012
- i movimenti di manovra su binari non indipendenti da quelli di circolazione, non essendo protetti da sistemi automatici, rappresentano un rischio non trascurabile per i treni come anche dimostrato da recenti eventi incidentali
- l'individuazione delle mitigazioni da adottare nel frattempo compete agli operatori, i quali hanno cognizione degli specifici contesti in cui esse vanno applicate

Disposizione RFI 8/2014

circolazione treni non protetti, rallentamenti non protetti, passaggi a livello

chiesto da ANSF di riallineare la disposizione all'RCF in quanto essa:

- ammette la circolazione di treni non protetti, contemporaneamente ad altri movimenti di treno, anche alle condizioni dell'art. 4, comma 14, alinea b) e comma 14bis, alinea b) del "Regolamento Circolazione Treni" (indipendenza garantita da segnalamento) e non risulta pertanto in linea con il punto 12.3 dell'RCF
- non disciplina le mitigazioni atte ad assicurare la sicurezza della circolazione nel caso in cui non ricorrano le condizioni per l'effettuazioni di movimenti contemporanei (mitigando ad esempio i rischi connessi al mancato arresto del treno non protetto ad un segnale a v.i.)
- fa riferimento alla "*marcia a vista d'iniziativa in corrispondenza di un P.L.*", che è una modalità di circolazione non in linea col punto 15 dell'RCF

fatto inoltre presente a RFI che non deve limitarsi ad affermare che "*in attesa del completamento del processo di riordino normativo, il contenuto dei provvedimenti normativi in vigore [...] deve intendersi modificato per quanto in contrasto con la presente disposizione*", ma deve rendere le proprie disposizioni e prescrizioni coerenti con le procedure d'interfaccia di nuova emanazione preventivamente alla loro entrata in vigore

Disposizioni SBB sul traffico “RoLa”

chiesto a SBB di:

- riallineare le disposizioni e l'“IPCL SBB”
- dare evidenza dell'applicazione del regolamento 352/2009 alla modifica apportata alla normativa previgente e consistente nel fatto che le disposizioni “RoLa” non prevedono il monitoraggio del corretto funzionamento dei meccanismi di produzione di aria compressa da parte dell'agente di accompagnamento, in caso di allontanamento del macchinista dal mezzo di trazione

Ulteriori segnalazioni in materia di sicurezza pervenute dalle OO.SS.

Stato corrispondenza

Organizzazione	Data arrivo	Oggetto
OrSA Toscana + CUB	24/04/2014	Ubicazione Compartimento Capotreno
OrSA nazionale	13/03/2014	Messa in servizio materiale con blocco porte guasto
OrSA nazionale	21/03/2014	Gestione anomalità porte di accesso viaggiatori
OrSA Lombardia	24/03/2014	Disposizione RFI 1/2014 e DEIF Trenord
OrSA Lombardia	31/03/2014	Mancato rispetto norme di sicurezza da parte di SBB
OrSA nazionale	14/04/2014	Sostituzioni illegittime personale sciopero 12 e 13 aprile
OrSA nazionale	17/04/2014	Sicurezza esercizio infrastruttura nazionale
OrSA Lombardia	24/04/2014	Abilitazione formazione personale mobile Trenord
OrSA nazionale	29/05/2014	Conformità disposizioni su telefoni bordo
OrSA nazionale	03/06/2014	Comportamenti illeciti sciopero 29 maggio
OrSA nazionale	09/06/2014	Riordino normativo: DEIF 41.4 e 42.4
UIL nazionale	13/05/2014	Movimenti manovra oltre picchetto limite Formia
UIL	03/06/2014	orario lavoro macchinisti treni merci pericolose
FIT-CISL UIL regionali veneto	25/06/2014	Problemi formazione su DE e PE recepimento 1/2014 di Sistemi Territoriali
FIT-CISL Lombardia	10/07/2014	Carenze formazione Trenord su DEIF 21.1 e 22.2 di recepimento DE RFI 1/2014
CISL nazionale	22/07/2014	Richiesta istruzioni materiale Flirt Stadler
OrSA nazionale	23/07/2014	Disposizione Trenitalia chiusura porte
OrSA nazionale	07/08/2014	modifica delle modalità per incremento squadra PdA in caso di guasto al blocco porte
UIL nazionale	05/08/2014	
UIL Toscana	06/08/2014	
Orsa Toscana	25/08/2014	Mancanza sistema OBOE su convogli Trenitalia IC/ICN
FILT -CGIL Sicilia	17/09/2014	Ricezione GSMR
OrSA nazionale	17/9/2014	Interpellanza su DE RFI 8/2014 art. 5 (PL)
FAST Lombardia	24/10/2014	Chiarimenti PEIF 33.2 su Tablet

	da lavorare
	in attesa elementi da operatori
	elementi ricevuti, in valutazione
	chiuso

Ubicazione compartimento Capotreno (OrSA Toscana e CUB)

- **24/4/2014:** OrSA e CUB segnalano, chiedendone il ritiro, un provvedimento di Trenitalia che comporta un'ubicazione del capotreno non necessariamente prossima alla testa del convoglio, in quanto tale ubicazione non renderebbe il capotreno facilmente rintracciabile dai viaggiatori e non favorirebbe la collaborazione tra capotreno e macchinista nei casi previsti dalle procedure dell'IF
- **26/6/2014:** emanata da ANSF una nota verso Trenitalia per chiederne le valutazioni in ordine a quanto segnalato e una nota verso le OO.SS. per informare del seguito verso l'IF specificando che l'individuazione del posto da assegnare al capotreno compete all'IF, in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio
- **21/7/2014:** Trenitalia risponde di non ritenere necessari provvedimenti in quanto la situazione è conforme al quadro normativo vigente

Guasti alle porte (OrSA)

- 13/3/2014: OrSA chiede se materiale in prima abilitazione con guasto alle porte possa effettuare ugualmente servizio viaggiatori
- 20/3/2014: OrSA esprime critiche nei confronti della nota Trenitalia “contenimento dei ritardi in caso di guasto alle porte”, poco orientata all’effettiva risoluzione di tali guasti
- 1/4/2014: ANSF informa OrSA circa il seguito verso Trenitalia in ordine alle criticità segnalate, richiamando inoltre i punti dell’RCF pertinenti (24.2 e 16.8) e chiede elementi a Trenitalia
- 11/7/2014: Trenitalia risponde che se il guasto alle porte viene rilevato durante la messa in servizio in località non sede di manutenzione, il servizio può proseguire applicando le mitigazioni previste dalla DEIF 4.5. Risponde inoltre che la nota “contenimento dei ritardi in caso di guasto alle porte” fornisce solo indicazioni di massima e non risulta in contraddizione con la DEIF 4.5

Recepimento DE 1/2014 di RFI (OrSA Lombardia)

- 24/3/2014: segnalate criticità in merito alle modalità di recepimento della disposizione RFI 1/2014 da parte di Trenord (avviata formazione senza aver emesso disposizioni o prescrizioni di recepimento, nessun confronto con le rappresentanze dei lavoratori)
- 29/4/2014: ANSF chiede le valutazioni di Trenord in ordine a quanto segnalato;

Modulo di condotta ad agente solo SBB (OrSA Lombardia)

- 24/3/2014: segnalato che SBB Cargo intende adottare la condotta ad agente solo sui treni merci con viaggiatori denominati “autostrada viaggiate” col macchinista accompagnato dal solo agente di scorta presente nella carrozza abilitato come accompagnatore treno e non come capotreno
- 26/6/2014: emanata nota ANSF di richiesta delle valutazioni dell'IF su quanto segnalato e di ogni altro elemento utile ad illustrare la situazione

Sostituzioni personale scioperante durante lo sciopero del 12 e 13 aprile e 29 maggio (OrSA)

- 13/4/2014: OrSA segnala casi di sostituzione, da parte di alcuni operatori, di personale scioperante con altro personale non avente i requisiti professionali e psicofisici previsti dalla normativa vigente;
- 29/5/2014: ANSF chiede agli operatori interessati le loro valutazioni in ordine a quanto segnalato, richiamando le norme emanate da ANSF che impongono che le attività di sicurezza possano essere svolte solo da persone in possesso delle necessarie qualifiche e che i relativi compiti siano comunicati agli agenti in maniera tracciabile e registrata e non siano tali da ridurre il livello di attenzione;
- 29/5/2014: ANSF informa OrSA del seguito dato verso gli operatori interessati dalla segnalazione.
- 30/5/2014: OrSA invia analogo segnalazione per violazioni di RFI durante lo sciopero del 29 maggio
- Ricevuti i ritorni degli operatori interessati, ANSF sta procedendo a verificarli nell'ambito delle attività di audit

Sicurezza esercizio infrastruttura nazionale (OrSA)

- 16/4/2014: OrSA ribadisce quanto già evidenziato con nota del 2/1/2014 in ordine all'impatto sulla sicurezza dell'esercizio delle nuove modalità per la partenza del treno in assenza di protezione completa offerta dal sistema, disciplinate nelle procedure di interfaccia di RFI;
- 27/4/2014: ANSF comunica all'OS che le suddette modalità non sono nuove ma in linea con la normativa previgente al decreto 4/2012, inoltre al contrario della normativa previgente al citato decreto, richiede la verifica dell'aspetto del segnale solo in casi specifici e ben individuati e non ad ogni partenza, rendendo i controlli più finalizzati e mirati e riducendo così i rischi di errore umano;

Abilitazioni personale mobile (OrSA Lombardia)

- 23/4/2014: OrSA segnala che, per la condotta alcuni mezzi di trazione, Trenord sta erogando formazione e concedendo abilitazioni senza rispettare la normativa vigente; in particolare viene ritenuto sufficiente, per acquisire la conoscenza di un mezzo, un semplice viaggio come secondo agente sul mezzo stesso in luogo di specifici percorsi formativi; inoltre si segnala che l'IF sta effettuando interventi formativi durante l'attività di condotta e scorta
- 29/5/2014: ANSF chiede all'IF tutti gli elementi utili a chiarire la problematica segnalata, ribadendo che il personale di bordo deve essere sempre in possesso della formazione richiesta per lo svolgimento del proprio ruolo, coerentemente col il quadro normativo vigente

Conformità disposizioni su telefoni bordo (OrSA)

- 27/5/2014: OrSA segnala una nota di Trenitalia con la quale si ammette la circolazione di un treno con Cab Radio/Car kit guasto, utilizzando come sostituto il palmare GSM-R
- 10/6/2014: ANSF chiede all'IF le proprie valutazioni in ordine a quanto segnalato facendo presente che ciò risulta in contrasto con una precedente nota dell'IF che non consente l'utilizzo del palmare GSM-R come sostituto del Cab Radio/Car kit guasto e che inoltre, modificando la PEIF 22.0, si richiede l'applicazione del regolamento 352
- 23/6/2014: Trenitalia risponde sostanzialmente che la nota segnalata da OrSA serve solo a disciplinare il transitorio per l'invio a manutenzione del mezzo con Cab Radio/Car kit guasto
- 9/9/2014: ANSF ribadisce la necessità di una analisi dei rischi connessi all'impossibilità di comunicare in situazioni di degrado o di emergenza
- 29/9/2014: Trenitalia ribadisce che la nota serve a gestire il transitorio per l'invio del mezzo a riparazione, che in caso di impossibilità di comunicazione i rischi sono mitigati dalle procedure di emergenza (sospensione circolazione, immobilizzazione treno e soccorso al machinista) e che la necessità di un secondo agente non costituisce una mitigazione dei rischi ma uno stimolo a riparare le apparecchiature cab radio/car kit il prima possibile

Formazione su disposizioni di recepimento DE RFI 1/2014

- Segnalata da OrSA, FIT-CISL, UIL e altre OOSS la carenza di formazione del personale delle IF sulle disposizioni che recepiscono la DE RFI 1/2014
- ANSF (25/6/2014) richiama tutte le IF e il GI ad impiegare nelle attività di sicurezza solo personale adeguatamente formato in conformità alla normativa vigente e a quanto previsto dai rispettivi SGS

Manovre oltre il picchetto limite di Formia (UIL)

- 13/5/2014: segnalato da UIL che il Reparto Territoriale Movimento di Latina ha autorizzato, con l'ordine interno n° 22/2014, movimenti di manovra oltre il picchetto limite di stazione senza che la colonna sia preceduta a 200 m da agente con segnale di arresto a mano
- 26/6/2014: ANSF richiede delle valutazioni di RFI in merito a quanto segnalato, facendo inoltre presente che ai sensi del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria:
 - ❖ i movimenti di manovra devono avvenire all'interno dei punti protetti dai segnali di protezione delle stazioni che devono essere segnalati sul terreno, con specifici segnali di terra (punto 19.16)
 - ❖ qualora un movimento di manovra debba oltrepassare il punto protetto dal segnale di protezione, deve essere preventivamente interrotta la circolazione dei treni nel tratto di linea attiguo (punto 19.17)
- 22/7/2014: RFI risponde che il segnale di arresto a mano non è richiesto in quanto il caso in esame riguarda il binario illegale per i treni provenienti da Minturno, sul quale tali treni viaggiano solo in caso di interruzione del binario adiacente e in regime di blocco telefonico
- 1/10/2010: ANSF chiede a RFI di allinearsi al punto 19.17 dell'RCF in quanto l'interruzione della circolazione in esso prescritta risulta più efficace del blocco telefonico come mitigazione del rischio di indebito inoltro di treni sul binario interessato da manovre (necessario errore di entrambi i DM delle stazioni di provenienza e di arrivo nel primo caso e del solo DM della stazione di arrivo del treno nel secondo)

Orario di lavoro macchinisti di treni di merci pericolose (UIL)

- 3/6/2014: UIL segnala criticità circa l'orario di lavoro a cui vengono sottoposti i macchinisti dei treni di merci pericolose la continua violazione dei limiti di prestazione giornaliera, anche in relazione al divieto di abbandonare detti treni nelle stazioni non specificamente attrezzate
- 7/8/2014: ANSF richiama le IF a tenere debitamente conto della normativa vigente nell'attribuzione dei carichi di lavoro ai macchinisti, in relazione al loro impatto sulla sicurezza della circolazione
- 10/9/2014: Trenitalia risponde evidenziando le procedure del proprio SGS che, anche mediate *tool* informatici, consentono l'assegnazione dei turni nel rispetto dei limiti contrattuali
- ANSF monitora questo aspetto durante l'attività di supervisione

Istruzioni materiale Flirt Stadler (CISL)

- 22/7/2014: CISL segnala la necessità di chiarimenti da Trenitalia sul comportamento che il personale deve tenere nel caso di materiale Flirt Stadler per alcuni aspetti connessi alla gestione delle chiavi delle porte di accesso e al licenziamento del treno
- 8/9/2014: ANSF chiede elementi a Trenitalia in ordine a quanto segnalato
- 17/9/2014: Trenitalia trasmette i chiarimenti in ordine agli aspetti segnalati, già inviati anche a CISL

Ultime segnalazioni

- 22/7/2014: ORSA segnala criticità, con possibile impatto sulla salute e sicurezza dei viaggiatori, in una disposizione interna della direzione produzione Friuli Venezia Giulia di Trenitalia atta a gestire la chiusura/apertura delle porte di accesso al fine di lasciare solo 6 veicoli in servizio commerciale, come da accordi con la regione
- 4-6/8/2014: ORSA e UIL hanno segnalato recenti modifiche apportate da Trenitalia alle modalità per l'incremento della squadra di scorta in caso di blocco porte guasto, che non avviene più in corrispondenza della prima località sede i equipaggi incontrata ma in sole 11 stazioni sull'intera rete
- 5/8/2014: ORSA segnala la mancanza o il non funzionamento del sistema OBOE di annunci automatici ai viaggiatori sui convogli IC/ICN di Trenitalia, con possibile impatto sulla sicurezza dei passeggeri nel caso di annunci riguardanti porte fuori servizio o divieto di utilizzo delle medesime in caso di arresto in punti non idonei alla discesa
- 17/9/2014: FILT segnala assenza di copertura GSM-R nella tratta Guardia Mangano-Catania che rendono difficoltosa la gestione delle situazioni di degrado, costringendo i treni ad arresti molto prolungati (recentemente anche di 60 minuti) a causa della mancanza di telefoni fissi in tratta
- 17/9/2014: ORSA segnala che la disposizione RFI 8/2014 prevede che, in caso di PL guasti, il macchinista riprenda la corsa dopo aver constatato l'avvenuta protezione del PL da parte di personale RFI o organi di Polizia anziché dopo avere ricevuto specifica autorizzazione del DM
- 24/10/2014: FAST segnala che al personale dell'impianto Trenitalia IMC di Milano non sono stati consegnati i Tablet e dunque non è in condizione di rispettare la PEIF 33.2, invece consegnata, che disciplina la sperimentazione del Tablet medesimo