



**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](http://www.orsaferrrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 02 aprile 2014

Prot. 70/SG/ORSA FERROVIE

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie  
Ing. Alberto Chiovelli

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.  
Direzione Tecnica  
Ing. Giovanni Costa

Oggetto: responsabilità del personale di macchina a bordo delle locomotive dell'Impresa ferroviaria OceanoGate.

La ditta OceanoGate, con sede a La Spezia - via San Bartolomeo 20 e a Melzo - via 1° Maggio; svolge servizi di trasporto ferroviario.

Il modulo di condotta adottato, secondo quanto dichiarato dal gruppo dirigente della Società, prevede sempre due persone a bordo locomotiva; a regime queste persone saranno entrambe abilitate alla guida del mezzo.

L'organizzazione del lavoro è descritta nel documento aziendale allegato: "Sistema di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze OG.C.015 Rev 12 del 31/03/2014".

Tale organizzazione è stata ribadita in occasione di incontri avuti con i Rappresentanti per la Sicurezza dei Lavoratori e verbalmente riaffermata in occasione di riunioni con le Organizzazioni Sindacali.

In tali circostanze la scrivente O.S. ha manifestato perplessità circa l'attribuzione delle responsabilità in capo all'agente assegnato al servizio di "accompagnamento" in caso di inconvenienti di esercizio, ed in particolare:

1. Il Decreto ANSF n° 8/2011 art.6 prescrive che le IF/GI debbano, tra l'altro:

- prevedere che, nei casi di coinvolgimento del personale di condotta in gravi inconvenienti di esercizio che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione, il personale di condotta stesso sia subito rimosso dal servizio, ne sia interrotta l'utilizzazione nelle mansioni di sicurezza e se del caso sia sottoposto ad una valutazione delle competenze disattese e ad un corso di recupero. Il personale potrà essere riammesso in servizio solo dopo che l'IF/GI abbia accertato e reso tracciabile l'assenza di responsabilità dell'agente o che l'agente abbia superato l'esame sulle competenze disattese tenuto nel rispetto del presente Decreto e abbia superato la visita sanitaria prevista nella Disposizione di RFI n. 55/2006 e successive modifiche e integrazioni.

2. La Disposizione n°5/2012 del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale disciplina i provvedimenti da intraprendere nei confronti del personale di condotta delle Imprese Ferroviarie coinvolto in indebiti superamenti di segnali disposti a via impedita e/o in incidenti e inconvenienti che abbiano o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza dell'esercizio ferroviario.
3. Il Decreto ANSF n° 4/2012 Allegato C comma 4 - riepiloga e conferma in via generale quanto già normato, attribuendo responsabilità al "personale in possesso dell'abilitazione":

#### **4 Gestione e valutazione del personale a seguito di gravi inconvenienti di esercizio**

Il personale in possesso dell'abilitazione che, durante lo svolgimento dell'attività di sicurezza, è coinvolto in un grave inconveniente di esercizio che ha pregiudicato o avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza ferroviaria, deve essere subito sollevato dall'esercizio. Qualora l'attività di sicurezza interessi la circolazione dei convogli, il GI deve provvedere ad inibire la partenza o la prosecuzione della circolazione del convoglio interessato e ad avvisare il titolare dell'abilitazione affinché provveda alla sostituzione del personale coinvolto collaborando inoltre agli eventuali provvedimenti di circolazione necessari.

In tutti i casi il titolare dell'abilitazione non deve riutilizzare l'agente di cui sopra in nessuna attività di sicurezza fino alla rivalutazione del requisito professionale da parte di una commissione di esame nominata dall'Agenzia, e di quello sanitario che deve avvenire con le modalità stabilite dal quadro normativo applicabile.

4. In base a quanto previsto dal Decreto ANSF 4/2012, Allegato A - Art. 4.7.2 e Allegato C Art. 2.1, il personale di Accompagnamento svolge attività di sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario.
5. Il personale a bordo delle locomotive dell'Impresa Ferroviaria è assoggettato alle norme contenute nell'Istruzione Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL), che in particolare prevede:
  - Art. 1 comma 3 – Nei casi imprevisti ogni agente, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti;
  - Art 3 comma 3 – Qualora un agente di accompagnamento dei treni (capotreno) o altro agente abilitato ai segnali, nei casi previsti, sia presente in cabina di guida al posto del secondo agente di condotta, ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida.  
Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'agente di condotta prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori.  
Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.
6. La Disposizione 1/2014 di RFI riscrive alcune normative di esercizio tra le quali il Regolamento Segnali, ora Regolamento sui segnali, in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale; in particolare all'art. 2 della Disposizione si cita l'art. 21 del Regolamento segnali, così modificato:

- 1) L'agente che si accorge di qualche fatto per il quale si richiede o si ritenga prudente arrestare il treno sul quale egli presta servizio deve senz'altro azionare il freno continuo e attenersi alle procedure stabilite dall'IF di appartenenza al fine di richiamare l'attenzione dell'agente di condotta;
- 2) Quando il personale di un treno abbia rilevato l'esistenza di un pericolo su un binario della linea o altra anomalia che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, adottando, in quanto applicabili, i provvedimenti di cui all'art. 27.

Alla luce di quanto esposto la scrivente O.S. pone, agli Uffici in Indirizzo; i seguenti quesiti:

- a) E' verosimile, vista la normativa in vigore, immaginare che in caso di inconveniente di esercizio tale da pregiudicare la sicurezza della circolazione, il 2° agente detto di "accompagnamento" sia completamente esente da responsabilità in merito all'accaduto e non venga quindi coinvolto nelle citate procedure previste da ANSF e RFI, che comprendono la rimozione dal servizio e i successivi esami medico-professionali, così come sostenuto dall'Impresa Ferroviaria?
- b) In virtù di principi generali di responsabilità e delle disposizioni citate in maniera non esaustiva, considerato che l'agente di "accompagnamento" possiede le conoscenze e le capacità tali da poter contribuire ad evitare un incidente; è corretto sostenere che egli si possa esentare dal seguire con attenzione la marcia del treno e da qualsiasi intervento utile ad evitare l'inconveniente di esercizio solo in virtù di una temporanea attribuzione di compiti?

In attesa di riscontro porgiamo distinti saluti

Il Coordinatore Nazionale OR.S.A. Ferrovie

Andrea Pelle





Il Direttore Tecnico è il responsabile della redazione e della applicazione del presente documento

## DESCRIZIONE DELLA TIPOLOGIA DEL TRASPORTO

Oceanogate effettuerà attività di trasporto di merci e di merci pericolose sulle linee e negli impianti riportate/i nel Manuale del Sistema di Gestione della Sicurezza..

## MODULO DI CONDOTTA ADOTTATO

Il contratto applicato è quello del comparto degli Autoferrotranvieri e per i turni degli equipaggi si applicano le regole disciplinate dal RDL 2328 del 19 ottobre 1923 come previsto dall'Accordo Aziendale.

La condotta, essendo tutte le locomotive attrezzate con Scmt, sarà garantita da un solo agente in possesso della specifica abilitazione di macchinista pertinente allo svolgimento della mansione.

In macchina è presente anche un accompagnatore che ha il compito, in caso di malore del macchinista, di lanciare l'allarme, di immobilizzare il convoglio e prestare il primo soccorso sanitario anche utilizzando il defibrillatore di cui è dotata ogni locomotiva.

La relativa valutazione dei rischi relativamente alla procedura di emergenza per l'attivazione del soccorso sanitario in caso di malore del macchinista è stata condivisa con gli RLS.

Tale accompagnatore può possedere indifferentemente una o più delle seguenti abilitazioni:

- Modulo A o FTA;
- Modulo D o AT;
- abilitazione alla condotta con limitazione da secondo agente in fase di professionalizzazione secondo la Disp.31/2000 di RFI;
- un agente in fase di professionalizzazione secondo il Decreto 8/2011e del dlgs 247/2010, in possesso della necessaria autorizzazione.;
- abilitazione da macchinista

A regime Oceanogate avrà entrambi gli agenti, sia il macchinista che l'accompagnatore, abilitati macchinista, mod D, Mod A, FTA, AT e verificatore ed il processo formativo persegue tale l'obiettivo entro il primo semestre 2015.

Sia nella fase transitoria che in quella a regime le responsabilità di condotta sono interamente a carico del macchinista anche se l'accompagnatore è anche lui macchinista o abilitato Mod D che assume invece il ruolo e le responsabilità di 2° agente solo in caso di guasto in corsa dell'Scmt e di proseguimento fino a fine corsa con velocità ridotta.

Se l'accompagnatore fosse abilitato solo al modulo A o FTA in caso di guasto dell'Scmt in corsa il treno non potrà proseguire la marcia.

In sintesi il macchinista è responsabile della condotta e l'accompagnatore, che svolge le proprie funzioni primarie di manovra, verifica e formazione in partenza ed in arrivo, in cabina di guida non ha nessuna responsabilità (è come se fosse in vettura) ed effettua lavoro effettivo solo in caso di malore del macchinista, di guasto dell'Scmt, di richiesta del Regolatore delle Circolazione nonché se è in fase di professionalizzazione come macchinista (quando effettua una delle 120 giornate di condotta effettiva, è ritenuto responsabile come il macchinista).

## IMPIANTI NEI QUALI L'AZIENDA OPERA

Le attività di manovra, unione, distacco rotabili e verifica tecnica negli impianti di origine/destinazione dei treni di Oceanogate si svolgeranno negli impianti riportati nel documento OG.B.MSGS. Le attività sono