



**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)

Prot. n°290 /S.G./OR.S.A. Ferrovie

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**  
**Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statici.**  
**Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario**  
**Via Caraci, 36 00157 Roma**

**Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria**  
**Piazza della Stazione, 45 Firenze**

**Pn: Rete Ferroviaria Italiana**  
**Direzione Tecnica**  
**Piazza della Croce Rossa,1 00185 Roma**

Roma, 02 /Gennaio/2014

Oggetto: sicurezza esercizio ferroviario infrastruttura nazionale

Con il presente esposto codesti Organismi, per gli obblighi/competenze propri, sono invitati ad intervenire al fine di ripristinare le condizioni di sicurezza dell'esercizio **ferroviario pericolosamente ridotte da una revisione della normativa dell'esercizio ferroviario, emanata da RFI, che modifica procedure, controlli ed interventi in condizioni di particolare rischio ed in assenza di supporti tecnologici adeguati.**

#### **PREMESSA**

Il D.lgs. 162 del 10 agosto 2007 recante "attuazioni delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza ed allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", istituisce le Autorità a cui compete il controllo e la garanzia della Sicurezza Ferroviaria.

L'Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria, per le proprie competenze, in data 09 agosto 2012 emana il Decreto 4/2013 recante "attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, il Regolamento della circolazione ferroviaria, Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria".

Queste ultime ( allegato c ) individuano le competenze connesse alla circolazione dei convogli ( allegato 2 punto 4), che prevedono in modo inequivocabile per il personale di accompagnamento:

- cifr. 435 "dare la partenza nel rispetto delle condizioni richieste dal servizio da svolgere e dal consenso al movimento, con le modalità stabilite";
- cifr. 455 "identificare le prescrizioni di movimento ed adottare i provvedimenti richiesti";

- cifr. 456 “ Durante la marcia, per quanto il servizio lo consenta, controllare l’osservanza delle prescrizioni ed adottare i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza”

Rete Ferroviaria Italiana (RFI), riferendosi al Decreto 4/2012 di ANSF emana la disposizione di esercizio n°12 del 26 Luglio 2013 concernente “la procedura di interfaccia inerente la partenza dei treni, la disciplina dei rapporti fra regolatore della circolazione e personale dei treni, il repertorio dei moduli nonché le comunicazioni verbali registrate e la disposizione di esercizio. Successivamente è stata emanata la disposizione di esercizio 14 del 04 novembre 2013 con nota esplicativa avente come oggetto “esplicitazioni della procedura prevista dall’art.8 della disposizione di esercizio RFI n°12 del 26/7/2013” e dopo pochi giorni una nota denominata “chiarimenti in merito alla disposizione 14 del 4 nov. 2013 (che non dimentichiamo erano già chiarimenti di una precedente disposizione).

In premessa, intendiamo evidenziare la necessità che tutte le norme, ed in particolare quelle connesse alla circolazione ed alla sicurezza dell’esercizio, siano contenute in un’unica disposizione al fine di permettere un’ordinata ed univoca lettura da parte dei dipendenti; tutto ciò premesso, nei contenuti della disposizioni 12/2013 e 14/2013 di RFI, riteniamo di dover rilevare alcune gravi anomalie tecnico/procedurali operative e di sistema, che di seguito esplicitiamo.

Le richiamate disposizioni prevedono che, nei casi in cui la partenza dei treni avviene nelle località in cui non risulta completa la protezione offerta dei sistemi SCMT/SSC rilevabile dalle segnalazioni del sistema di rilevazione SSB, compete al Personale di Accompagnamento la conferma dell’aspetto del segnale di partenza; quest’ultimo deve essere in possesso delle competenze tecnico/professionali necessarie.

Ciò posto, appare evidente che queste derogano da quelle previste dall’allegato C del Decreto di ANSF n° 4 del 04.08.2012, ingenerando un grave vulnus nella gerarchia delle fonti.

La appellata mitigazione del rischio (cfr. disp 14 RFI e nota esplicativa) a mezzo di comunicazioni fra personale mobile, appare una preoccupante introduzione del “grado accettabile di rischio”, in quanto le nuove modalità per la partenza non semplificano le procedure esistenti e tantomeno rendono il sistema più sicuro.

Inoltre è assunto come elemento fondamentale nel quadro normativo vigente, al fine di garantire l’accesso in sicurezza delle imprese ferroviarie nelle stazioni di collegamento allacciate, di confluenza e/o di interscambio, nonché sugli eventuali brevi tratti di linee di raccordo con le stesse, **che i gestori dell’infrastruttura adottino convenzioni che individuano, con specifico allegato tecnico, le procedure comuni che assicurano il mantenimento del richiesto livello di sicurezza e le relative sfere di responsabilità. In questo senso, come ampiamente dimostrato, in assenza di adeguata tecnologia è preferibile assumere il sistema con maggiore ridondanza per assicurare la prevenzione di incidentalità.**

Nel caso in esame RFI, attraverso una disciplina generalizzata, modifica in maniera determinante le Norme organizzative e comportamentali, in assenza di dispositivi tecnologici atti a rendere minimale la probabilità di rischio derivante da azioni, dimenticanze, malintesi fra operatori della sicurezza oppure a causa del malfunzionamento e/o degrado apparecchiature.

Grave, quindi da rimarcare, è **l’assenza di una fase sperimentale nonché la, già evidenziata, indiscriminata applicazione delle disposizioni in regime di circolazione differenti e con tecnologia non adeguatamente collaudata. Così come risultano del tutto inadeguati, in alcune condizioni operative, gli interventi ed i controlli in caso di degrado degli impianti, del materiale o degli apparati. Si introducono, quindi, Norme che mettono in discussione l’affidabilità, l’organizzazione ed il controllo di una parte rilevante del sistema di circolazione ferroviaria nazionale.**

Per quanto sopra, riteniamo di contestare quanto affermato da RFI nella nota avente come oggetto “chiarimenti in merito alla disposizione 14 del 4 novembre 2013”, laddove si esplicita di “aver soddisfatto le procedure codificate nel regolamento CE 352 2009” in materia di analisi dei rischi in quanto le modifiche al sistema normativo “non sono rilevanti”.

A nostro parere le modifiche sono rilevanti ed in alcuni aspetti confuse, pertanto si sollecita ANSF ad intervenire salvaguardando la sicurezza dell’esercizio ferroviario e L’Autorità Ministeriale di controllo ad indagare per gli obblighi di competenza.

Distinti saluti

Il Coordinatore Nazionale OR.S.A. Ferrovie

Andrea Pelle

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Andrea Pelle". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

All: Decreto 4/2012 ANSF, disp.12/2013 RFI