



Roma, 16 Luglio 2021
Prot. 30/SG/OR.S.A. Trasporti

ANSFISA – Direttore
Dott. **Domenico De Bartolomeo**

E, p.c. Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile
On. Enrico Giovannini

OGGETTO: bozza nuovo Regolamento Circolazione Ferroviaria – richiesta di convocazione

Spett.le Agenzia,
con la nota del 10 giugno 2021, che si intende integralmente richiamata, la scrivente ha posto le prime osservazioni al documento in parola.

La presente poiché constatiamo la volontà di questa Agenzia di non confrontarsi con le Organizzazioni sindacali, preferendo piuttosto ricercare scambi epistolari in formato didattico.

Ritenendo che la sicurezza dell'esercizio ferroviario meriti tutt'altra dignità relazionale e, soprattutto, un legislatore, individuato dal MIT in ANSFISA, in grado di modulare gli esatti interventi normativi piuttosto che applicarsi nella mera attuazione degli orientamenti comunitari, riferiamo quanto di seguito riassunto.

Relativamente al punto **3.5.7.** della bozza, le mitigazioni del rischio che conducono all'obbligo di montaggio di dispositivi che consentano di verificare la libertà dell'attraversamento di un **P.L.**, non sono esaustive rispetto agli incidenti ed alle relative modalità fino ad oggi registrate sulla rete ferroviaria. Infatti, tra le situazioni di pericolo, ovvero di non controllo del reale stato del P.L. all'approssimarsi del treno (barriere tallonate), vi è una percorrenza chilometrica e temporale che intercorre tra il segnale di protezione e il P.L. stesso; tutto ciò fintanto che il sistema di bordo treno non venga attrezzato a rilevare in autonomia l'anomalia.

Per quanto riguarda invece la gestione delle anomalie, questa Agenzia decide di eliminare il tema, mai risolto, del **soccorso al personale dei treni** e quindi anche, eventualmente, a tutte le persone presenti sul treno, poiché ritenuto non di sua competenza. In particolare rispetto all'attuale Regolamento viene **eliminato il punto 10.7.**

Al riguardo, la scrivente Organizzazione Sindacale già dall'anno 2016, attraverso la normativa contrattuale di riferimento del settore ferroviario, ha previsto la formazione del personale di accompagnamento con la **patente A4** proprio per i casi di malore del macchinista in tratti di linea non percorribili dai soccorsi. Tale assistenza è rivolta sia al malato ma anche alle restanti persone bloccate sul treno.

A tale riguardo questa Agenzia, ancora **competente** fino a quando non interverrà il suo enunciato distacco, non si è mai espressa né si è adoperata - nell'ambito delle sue prerogative - per l'attuazione in tutte le imprese di un soccorso qualificato al personale di macchina.

Non è di nostra conoscenza un Vostro parere rispetto all'utilizzo di un agente abilitato con certificazione "**patente**" **A4** per le operazioni di spostamento di un treno al primo punto di triage indicato dal Gestore dell'infrastruttura. In tal senso è necessario che questa Agenzia si esprima, anche indicando ulteriori certificazioni professionali necessarie su tutte le imprese per garantire un soccorso qualificato al personale e/o anche ai viaggiatori in caso di malore del macchinista.

Inoltre, rispetto alla manifestata “non competenza” di questa Agenzia sul tema del soccorso al treno in caso di malore al personale del treno, in particolare al macchinista, **esprimiamo** fin da ora deciso **disaccordo**, considerando inoltre che questa Autorità lascia alle singole Aziende l'autoregolamentazione di una delicata e per alcuni vitale attività di sicurezza delle persone che occupano un convoglio ferroviario.

Si precisa che proprio in materia di **soccorso**, il Ministero dei Trasporti, di cui ANSFISA è diretta emanazione, con Decreto del 24 gennaio 2011 n. 19 ha disciplinato le modalità di applicazione, in ambito ferroviario, del decreto 388 del 15 luglio 2003. Nello specifico è stato disposto che “I gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie, coordinandosi fra loro e con i servizi pubblici di pronto soccorso, predispongono procedure operative per attuare uno specifico piano di intervento che preveda per ciascun punto della rete ferroviaria le modalità più efficaci al fine di garantire un soccorso qualificato nei tempi più rapidi possibili anche per il trasporto degli infortunati <omissis>. Tali procedure sono disciplinate anche nel rispetto della normativa in materia di sicurezza ferroviaria. n. 388 e ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81”. Per tali ragioni, permangono dubbi di vario tipo sulla scelta operata da parte di Codesta Agenzia nell'eludere il ruolo di verifica circa la piena ottemperanza delle norme previste.

In tal senso, tra l'altro, giova ricordare che tra le funzioni attribuite nel **modulo AT**, contenuto nell'allegato C del Decreto 4/2012, si comprendono “le operazioni necessarie a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio”, in particolare nelle situazioni di emergenza (punto 181).

Riteniamo dunque che sarebbe necessario rendere **pienamente operativi** i contenuti del medesimo articolo, anche in relazione alle modalità di soccorso al personale del treno, per garantire “la sicurezza dei lavoratori interessati” e, a nostro parere, **l'RCF ad oggi in vigore garantisce** l'architettura ideale per il raggiungimento dell'obiettivo.

Anche per questa ragione, **esprimiamo la richiesta** e ne auspichiamo la condivisione, di **mantenere 4.28 e 4.29 l'allegato B del-Decreto 4/2012**. Ciò poiché oltre che non in contrasto con la nuova normativa, il ruolo del Capotreno all'interno di un convoglio ferroviario risulta tutt'ora non avvicendabile dalle attuali tecnologie presenti sui treni. Infatti le attività FT-A, FT-B e AT previste all'Allegato C del Decreto 4/2012, sono attività fondamentali di sicurezza della circolazione ferroviaria.

Sempre in merito a quanto sopra ed alla necessità di un **pronto intervento** in caso di arresto del treno, per qualsivoglia motivo rilevante la sicurezza dell'esercizio ed al fine di portare un pronto soccorso sia al treno che all'eventuale personale coinvolto riteniamo che vadano introdotte su RCF l'obbligo di attivazione della rete mobile GSM-R nonché tutte le misure di sicurezza e tecnologie oggi presenti sulla rete ferroviaria italiana su tutte le reti ferroviarie connesse e non connesse.

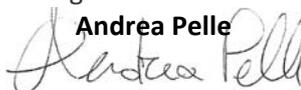
L'ipotesi di riassorbimento verso altri soggetti delle citate funzioni di sicurezza e/o la possibilità autonoma per ogni singola impresa di attribuire le medesime funzioni - oggi assegnate al capotreno mediante gli articoli 4.28 e 4.29 del RCF - ad altri soggetti non predeterminati, a nostro parere può innescare uno scadimento degli attuali standard di sicurezza a bordo dei treni viaggiatori, anche a causa del rischio di un'eccessiva parcellizzazione delle attività.

In ogni caso, posto che dai documenti a nostra disposizione **non abbiamo evidenze di incompatibilità** espresse tra le norme contenute nei suddetti articoli e le norme quadro di riferimento europeo, rinnoviamo la **richiesta di convocazione** per una discussione di merito della bozza del nuovo R.C.F.

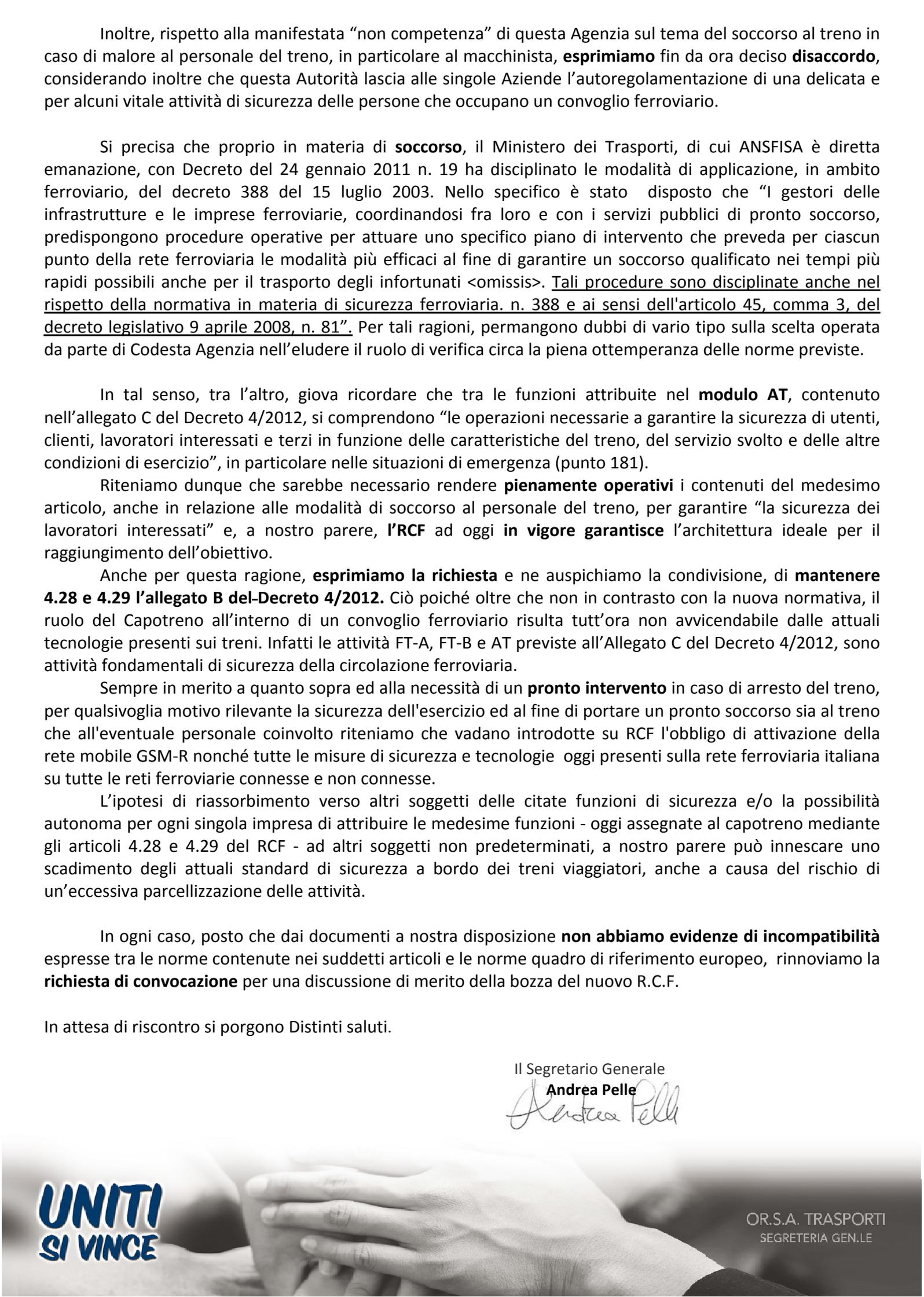
In attesa di riscontro si porgono Distinti saluti.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle



**UNITI
SI VINCE**



OR.S.A. TRASPORTI
SEGRETARIA GEN.LE