

Fig. Margonip Pec 16/09 h. 13,14



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.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 16 settembre 2014
Prot. n°162 /S.G./OR.S.A.

 Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
Prot. n° 006302/2014
17/09/2014

Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
Piazza Stazione n° 45
59123 Firenze

Oggetto: interpellanza su Disposizione RFI n. 8 del 30.06.2014 – art. 5 (passaggi a livello).

La disposizione citata in oggetto, recante le procedure di interfaccia concernenti il ricevimento di alcuni principi del Regolamento Circolazione Ferroviaria, a nostro avviso non è coerente con alcuni principi contenuti in quest'ultimo, nella parte inerente i passaggi a livello.

Nello specifico, al comma 2 dell'articolo 5, si richiede che l'agente di condotta impegnato nella marcia a vista in corrispondenza di un P.L., debba in sequenza:

- arrestare il treno qualora rilevi che i dispositivi che inibiscono il transito lato strada non siano in posizione di chiusura;
- dare comunicazione registrata dell'inefficienza di tali dispositivi al DM/DCO/DPC;
- riprendere la corsa d'iniziativa dopo avere constatato l'avvenuta protezione del P.L. da parte del personale di RFI o degli Organi di Polizia.

Risulta pertanto una non conformità con la procedura disposta con l'RCF - al punto 10.5 - per quanto concerne la notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa della corsa.

Infatti appare non corretto che, dopo l'arresto del treno in seguito ad una anomalia che interessa la sicurezza della circolazione, notificata al regolatore della circolazione dall'agente di condotta, quest'ultimo possa riprendere la corsa d'iniziativa senza ricevere alcuna autorizzazione tracciabile.

Si riporta stralcio di riferimento RCF:

10.5. Qualora, in seguito ad una anomalia che interessi la sicurezza della circolazione, si verifichi l'arresto dei treni, la ripresa della corsa deve essere autorizzata dal regolatore della circolazione di giurisdizione previa adozione di tutti i necessari controlli e provvedimenti atti ad assicurare il proseguimento del treno in condizioni di sicurezza e notifica all'agente di condotta delle modalità per la ripresa ed il proseguimento della corsa.

Si riporta stralcio della Disposizione RFI n. 8/2014:

Nel caso in cui l'agente di condotta rilevi l'inefficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada dei un P.L. deve darne comunicazione registrata al DM/DCO/DPC, il quale deve richiedere l'intervento dell'AM nei modi d'uso e informare dell'anomalia con comunicazione registrata, il DM/DCO/DPC che invia i treni verso il P.L. in senso opposto.

In ogni caso l'agente di condotta del treno è autorizzato a riprendere la corsa d'iniziativa dopo avere constatato la protezione o l'avvenuta protezione del P.L. da parte del personale di RFI o degli Organi di Polizia.

Diversamente da quanto previsto nella Disposizione RFI n. 8/2014, l'RCF dispone che l'agente di condotta, per riprendere la corsa del treno, deve ricevere dal DM/DCO/DPC autorizzazione notificata, con indicati i provvedimenti cautelativi disposti per assicurare l'assenza dei transiti lato strada.

Di quanto sopra esposto chiediamo di conoscere le Vostre valutazioni ed i Vostri propositi in merito.

Il Coordinatore Nazionale OR.S.A. Ferrovie

Andrea Pelle



Oggetto: Interpellanza su Disposizione RFI n° 8 del 30/6/2014 – articolo 5 (passaggi a livello).

Riferimento: nota Orsa protocollo n° 162/S.G./OR.S.A. del 16/9/2014.

In esito alla nota a riferimento, si fa presente che le procedure disciplinate all'articolo in oggetto si applicano in una fase in cui l'agente di condotta è già stato autorizzato ad effettuare la marcia vista sul PL – o direttamente dalla normativa vigente (articolo 53, comma 2, 2° capoverso e articolo 53 bis, comma 4, del Regolamento sui segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale) o dal regolatore della circolazione tramite scambio dei pertinenti moduli - ed hanno la finalità di subordinare la ripresa della marcia alla constatazione da parte dell'agente di condotta, fisicamente presente sul posto e pertanto con una diretta percezione della situazione in atto, della "protezione o avvenuta protezione del PL da parte del personale RFI o degli Organi di Polizia".

L'articolo 5 della disposizione in oggetto risulta pertanto in linea con l'articolo del "Regolamento per la circolazione ferroviaria", emanato con il decreto n° 4/2012 di questa Agenzia del 9 agosto 2012, richiamato nella nota a riferimento.

Poiché tuttavia la disposizione di esercizio in oggetto non esplicita gli elementi che consentono all'agente di condotta di constatare "l'avvenuta protezione del PL da parte del personale RFI o degli Organi di Polizia", questa Agenzia ha chiesto al Gestore dell'infrastruttura di valutare la necessità di esplicitare tali elementi al fine di renderli chiaramente individuabili da parte dell'agente di condotta medesimo.

Poiché infine l'articolo in oggetto risulta applicabile, per come formulato, anche ai passaggi a livello disciplinati dall'articolo 53 bis del "Regolamento sui segnali in uso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale", questa Agenzia ha chiesto al Gestore dell'infrastruttura di chiarire le modalità con le quali, in applicazione del comma 2 dell'articolo 5 medesimo, l'agente di condotta debba rilevare l'efficienza dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada anche per tale tipologia di PL.

Il Direttore
ing. Amedeo Galgiullo

