

CIUFER

info@ciufer.it
domenico.gattuso@unirc.it

p.c. **PROCURA DELLA REPUBBLICA PRESSO IL TRIBUNALE
DI ROMA**
Piazzale Clodio (Via Golametto,12)
00195 Roma

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI**
**Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli
affari generali ed il personale**
Direzione Generale per il trasporto e le
infrastrutture ferroviarie
Via Giuseppe Caraci, 36

00157 Roma

p.c. **MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI**
Direzione Generale per l'attività ispettiva
Via Flavia, 6

00187 Roma

OGGETTO: Segnalazione ai sensi del Reg. 352/2009/CE e richiesta intervento.

Riferimento: nota CIUFER del 13 marzo 2015.

Allegati: 1 (Sintesi documentazione relativa al dispositivo "vigilante").

In esito alla segnalazione a riferimento di codesta Associazione si premette che, con la nota ANSF protocollo 001820/2015 del 4/3/2015 in essa richiamata, questa Agenzia ha inteso fornire puntuali risposte e doverose precisazioni alle questioni sollevate del sindacato Or.S.A. con la nota protocollo 01/SG/OR.S.A. Ferrovie datata, erroneamente, 5/1/2014 e non un quadro completo ed esaustivo riguardo al dispositivo "vigilante", sicuramente ben noto al sindacato stesso e che viene di seguito sinteticamente delineato al fine di rimuovere le importanti perplessità esposte da codesta Associazione medesima.

Si deve altresì premettere che questa Agenzia, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, che l'ha istituita, è competente in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria mentre non è competente, tra l'altro, in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

L'obbligo dell'uso del dispositivo "vigilante", anche in presenza di un sistema di protezione della marcia, è imposto dalla Specifica tecnica di Interoperabilità per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico del sistema ferroviario nell'Unione Europea, la cui versione più recente è stata emanata dalla Commissione Europea con la Decisione della Commissione 2012/757/UE del 14 novembre 2012.

L'utilità del dispositivo "vigilante" è evidente in assenza di sistemi automatici di protezione della marcia, come peraltro dimostrano gravi eventi incidentali riconducibili a cali di attenzione dei macchinisti accaduti in tali condizioni. Il dispositivo "vigilante" è tuttavia utile, seppure in maniera minore, anche in caso di marcia protetta da sistemi automatici, come illustrato nella nota di questa Agenzia sopra citata.

Deve essere tenuto presente anche che l'intervento del sistema automatico di protezione è innescato dal mancato rispetto di un vincolo di sicurezza della marcia da parte dell'agente di condotta e quindi non può impedire tale mancato rispetto ma ne riduce o elimina le conseguenze; il dispositivo "vigilante" invece, intervenendo non appena rilevi l'assenza o il calo di attività dell'agente di condotta, può contribuire ad evitare il mancato rispetto di un vincolo di sicurezza della marcia che derivi da tale assenza o calo.

Questa Agenzia non ha quindi mai in autonomia preso in considerazione la possibilità di far circolare i treni senza il dispositivo "vigilante" attivo. Una simile decisione esulerebbe tra l'altro dai suoi poteri, essendo le Decisioni della Commissione Europea, al pari dei Regolamenti, immediatamente cogenti in tutti gli Stati membri, contrariamente alle Direttive che necessitano invece del recepimento in ambito nazionale.

Alcune Autorità italiane competenti su base territoriale in materia di salute e sicurezza sul lavoro negli anni passati hanno però vietato l'uso di alcuni dei dispositivi "vigilante" installati nelle cabine di guida di veicoli circolanti sulla rete gestita da RFI, avendo rilevato al riguardo gravi criticità per la salute e la sicurezza sul lavoro dell'agente di condotta, materia sulla quale si ribadisce che questa Agenzia non è competente. Tale divieto è valido non sull'intera rete nazionale ma solo negli ambiti territoriali di competenza delle Autorità che lo hanno disposto per gli specifici dispositivi oggetto dei rilievi e, per quanto consta a questa Agenzia, solo sulla rete RFI. Esso ha tra l'altro esposto l'Italia ad una procedura di infrazione, tuttora in corso per quanto consta a questa Agenzia, da parte della Commissione Europea.

Alla luce di tale divieto, al solo fine di assicurare la continuità del servizio ferroviario e a seguito di una riflessione sui rischi connessi svolta insieme a tutto il settore ferroviario nazionale, la Direttiva del Ministero dei trasporti DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, ripresa successivamente da questa Agenzia in due sue Direttive, ha ammesso che i treni, sulla rete gestita da RFI, in presenza di sistemi automatici di protezione della marcia del treno, possano circolare con il dispositivo "vigilante" escluso, purché resti attivo il controllo automatico della presenza dell'agente di condotta all'atto della partenza (stato del dispositivo vigilante denominato "EVIG"). Tale configurazione è compatibile con la presenza di un solo agente in cabina di guida.

Tale possibilità è limitata al periodo di tempo strettamente necessario alle Imprese ferroviarie ad individuare soluzioni tecnologiche che risolvano le criticità evidenziate dalle Autorità italiane competenti su base territoriale in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Venuta meno tale necessità, gli standard internazionali dovranno essere integralmente rispettati.

Dall'analisi dei dati sugli incidenti ed inconvenienti di esercizio emerge che, nei casi di mancata vigilanza dell'agente di condotta finora effettivamente verificatisi con il sistema di protezione della marcia attivo e il dispositivo "vigilante" in modalità EVIG (come quelli riportati nella nota a riferimento), l'intervento del sistema di protezione della marcia del treno ha sempre evitato che tali situazioni dessero luogo ad incidenti gravi, fermo restando che la valutazione dell'adeguatezza dei soccorsi all'agente di condotta non è di competenza di questa Agenzia.

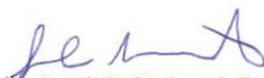
In conformità al quadro normativo sopra delineato, questa Agenzia ha emanato, tramite il decreto ANSF 4/2012 del 9 agosto 2012, il Regolamento per la Circolazione ferroviaria ed effettua la supervisione sul Gestore dell'infrastruttura nazionale e sulle Imprese ferroviarie che circolano su di essa e sui sistemi di gestione della sicurezza da essi adottati, imponendo ove necessario il rispetto del vigente quadro normativo.

Nell'ambito di tale supervisione questa Agenzia contesta alle Imprese ferroviarie il mancato utilizzo del dispositivo "vigilante" se non prescritto da specifici provvedimenti delle Autorità competenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Relativamente alle problematiche sollevate nella nota a riferimento riguardo all'ISPAT, si fa presente che, con l'entrata in vigore del citato decreto ANSF n° 4/2012, tale testo rientra nelle esclusive competenze di ciascuna Impresa ferroviaria che deve tra l'altro provvedere ad allinearne il contenuto, incluso quello dell'articolo 14.6 citato nella nota a riferimento, con i principi di sicurezza stabiliti dal citato "Regolamento per la circolazione ferroviaria".

La documentazione di riferimento per la problematica trattata, sintetizzata in allegato, è per la quasi totalità reperibile sui siti web di questa Agenzia e degli altri Enti interessati (Commissione Europea, Agenzia Ferroviaria Europea, Rete Ferroviaria Italiana).

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e approfondimenti.



Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione, 45 50123 - FIRENZE Italia

Tel. +39 055 2989701 - 02 +39 06 41582379 + 39 06 48880621 Fax +39 055 2382509
www.ansf.it agenzia.sicurezza@ansf.it agenzia.sicurezza@pec.ansf.it
codice fiscale 94165250484

Il Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo



ALLEGATO:

SINTESI DOCUMENTAZIONE RELATIVA AL DISPOSITIVO "VIGILANTE"

Norme europee e relativo recepimento in ambito nazionale.

Direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza ("Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie"), recepita con il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n° 162.

Direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 Giugno 2008 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario, recepita con il Decreto Legislativo 8 ottobre 2010, n° 191:

"i sottosistemi devono essere conformi alle STI vigenti al momento della loro messa in servizio, del loro rinnovamento o della loro ristrutturazione, conformemente alla presente direttiva; tale conformità deve essere costantemente garantita durante l'esercizio di ciascun sottosistema" (articolo 5 comma 2).

Regolamento (CE) n° 352/2009 della Commissione del 24 aprile 2009 relativo all'adozione di un metodo comune di determinazione e di valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Decisione della Commissione n° 2012/757/UE del 14 novembre 2012 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea:

"4.2.2.9. Vigilanza dell'agente di condotta"

La presenza a bordo di un mezzo di monitoraggio della vigilanza dell'agente di condotta è indispensabile. Questo dispositivo interviene per arrestare il treno qualora l'agente di condotta non reagisca entro un lasso di tempo determinato che è precisato nelle STI Materiale rotabile".

Regolamento (UE) n° 1302/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione Europea:

"4.2.9.3.1. Funzione di controllo dell'attività del macchinista"

(1) La cabina di guida deve essere dotata di strumenti per il controllo dell'attività del macchinista e per fermare automaticamente il treno quando viene individuata l'assenza di attività del macchinista. In questo modo l'impresa ferroviaria dispone a bordo dei mezzi tecnici per soddisfare i requisiti del punto 4.2.2.9 della STI OPE".

Provvedimenti in ambito nazionale.

Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006:

- le Imprese ferroviarie hanno l'obbligo di individuare proposte tecniche finalizzate a superare le criticità evidenziate dalle Autorità competenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro e che garantiscano il controllo della vigilanza del macchinista con una frequenza corrispondente al parametro più restrittivo previsto dalla Fiche UIC 641-O del febbraio 2001;
- a regime, dal 30 giugno 2008, devono essere adottate soluzioni conformi agli standard internazionali;
- sono di esclusiva competenza del Datore di lavoro gli aspetti di igiene e sicurezza sul lavoro, ivi inclusi quelli riguardanti l'ergonomia dei dispositivi di sicurezza.



Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione, 45 50123 - FIRENZE Italia

Tel. +39 055 2989701 - 02 +39 06 41582379 +39 06 48880621 Fax +39 055 2382509
www.ansf.it agenzia.sicurezza@ansf.it agenzia.sicurezza@pec.ansf.it
codice fiscale 94165250484

Direttiva del Ministero dei trasporti DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006:

- sulla base della necessità di superare eventuali criticità evidenziate dalle Autorità competenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro, richiamata dalla precedente Direttiva ministeriale 9 marzo 2006, è ammessa, nel periodo transitorio, l'esclusione della funzione vigilante mediante apposito dispositivo (E-VIG) utilizzabile nel caso di circolazione di mezzi attrezzati con i sottosistemi di bordo dei sistemi di protezione della marcia coerenti con i sottosistemi di terra presenti sulle linee percorse. Tale configurazione è compatibile con la guida ad agente solo (un solo agente in cabina di guida);
- contestualmente all'esclusione della funzione vigilante, è prescritta l'attivazione, nei rotabili attrezzati con i sistemi di protezione della marcia del treno ETCS/SCMT/SSC, della funzione di riconoscimento della presenza atto partenza;
- la funzione vigilante deve essere mantenuta inserita nei treni merci e nei treni viaggiatori a lunga percorrenza circolanti nelle ore notturne e non protetti da tecnologia ETCS/SCMT/SSC.

Direttiva ANSF protocollo 1/dir/2008 del 30 giugno 2008:

preso atto del permanere delle criticità rilevate dalle Autorità competenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro, il termine del periodo di applicazione dell'articolo 1 della Direttiva ministeriale DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006, così come individuato dall'articolo 3, comma 3, lettera d) della Direttiva ministeriale 13/2006/Div5 del 9 marzo 2006, viene prorogato al 30 giugno 2009.

Direttiva ANSF protocollo 1/dir/2009 del 3 Giugno 2009:

resta valido, oltre il 30 giugno 2009 e per l'ulteriore periodo transitorio utile alla definizione del quadro di riferimento internazionale (entrata in vigore della STI relativa al sottosistema materiale rotabile del sistema trans europeo convenzionale), quanto previsto dalle Direttiva protocollo n° 1/dir/2008 del 30 giugno 2008 di questa Agenzia.

Regolamento per la circolazione ferroviaria emanato con il decreto ANSF n° 4/2012 del 9/8/2012:

- "La circolazione dei treni deve essere protetta da un sistema di protezione della marcia, che provochi l'intervento automatico della frenatura in caso di mancato rispetto dei vincoli di sicurezza" (punto 4.20);
- "La condotta dei treni deve avvenire [...] con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo" (punto 4.22);
- "Sui treni, oltre all'agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari 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. Il capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta". (punto 4.28);
- "se non viene controllata la vigilanza dell'agente di condotta il treno potrà proseguire fino alla località di termine corsa, purché la sua circolazione sia protetta da un sistema di protezione. In mancanza anche della protezione la località di termine corsa potrà essere raggiunta non superando la velocità di 50 km/h, purché sia presente in cabina di guida un altro agente con l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'agente di condotta ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell'agente di condotta" (punto 16.6).

Ulteriori provvedimenti emanati da questa Agenzia.

Note ANSF protocollo n° 01610/13 del 6/3/2013 e n° 004030/2013 del 31/5/2013:

permanendo le criticità evidenziate dalle Autorità competenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro, anche a seguito dell'entrata in vigore delle STI relative al sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, continua ad essere necessario fare riferimento alle due Direttive ministeriali 13/2006/Div5 e DG 4/Div5 0044725.

Rapporto dell'Audit del 24-27 marzo 2014 presso l'impresa ferroviaria TPER:

ANSF ha rilevato, sui treni scortati durante l'attività di Audit, tra le altre, una non conformità rispetto alla mancata utilizzazione della funzione Vigilante (EVIG in posizione dissociato). A tale non conformità l'Impresa ferroviaria si è impegnata a fornire le motivazioni per le quali la manopola EVIG era in posizione "dissociato" e le mitigazioni applicate in attesa delle soluzioni tecniche finalizzate al superamento di dette problematiche.

Procedura di infrazione avviata nei confronti dell'Italia.

Nota della Commissione Europea protocollo TREN/E/2-TK/sl D(09)42291 del 29/1/2009.

Nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri protocollo DPE 0004463 P-4.22.23 del 6/6/2012.



Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione, 45 50123 - FIRENZE Italia

Tel. +39 055 2989701- 02 +39 06 41582379 +39 06 48880621 Fax +39 055 2382509
www.ansf.it agenzia.sicurezza@ansf.it agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

codice fiscale 94165250484



Comitato Italiano Utenti delle Ferrovie Regionali
www.ciufer.it

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
Prot. n° 002122/2015
16/03/2015

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Piazza della Stazione, 45 - 50123 Firenze
Tel. 055 - 2989701 Fax 055 - 2382509
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

pc. Procura della Repubblica di Roma
Piazzale Clodio (Via Golametto,12)
00195 ROMA (RM)
Tel. 06 38701 Fax 06 - 39736135

Reggio Calabria, 13 Marzo 2015

Oggetto: segnalazione ai sensi del Reg.352/2009/CE e richiesta intervento.

Spett. Agenzia,

non possiamo che definirci "pietrificati" nell'apprendere, dalla vostra risposta del 04.03.2015 al sindacato Or.S.A., che sulla quasi totalità dei treni su cui viaggiamo in Italia non si garantisce abitualmente e consapevolmente l'intervento del macchinista in caso di emergenza in linea. Infatti, da quanto si apprende attraverso la stessa, la presenza del sistema SCMT priva com'è del dispositivo atto a garantire la vigilanza del guidatore in maniera continuativa, determina l'impossibilità, in caso di malore o di assopimento di quest'ultimo, di fermare il treno prima di un pericolo. Questo, in altri termini, significa che l'ANSF considera di non dover intervenire ritenendo forse "accettabile" il rischio della perdita di vite umane legate al fatto che un treno, in mancanza dell'intervento di un secondo agente in cabina di guida, possa finire in un dirupo, dentro un incendio o scontrarsi con un grosso ostacolo tra i binari.

E l'ANSF cosa fa davanti a ciò? Non possiamo infatti ignorare che essa è incaricata di vigilare ed operare in funzione del D.lgs 162/2007 avente come finalità "l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano", **obiettivi che, alla luce di quanto precede, ci sembra quindi di poter dire non riguardano gli utenti.**

Eppure per mitigare i rischi ed evitare un possibile disastro basterebbe che l'Authority imponesse alle IF, come suo precipuo compito, il rispetto delle proprie norme, come stabilito dall'art.5.4 del D.lgs 162/2007, provvedendo "affinche' la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza.".

Non dovremmo essere noi a ricordare che l'allegato A del decreto ANSF 4/2012 stabilisce che le Imprese Ferroviarie debbono solamente applicare le norme di esercizio e non modificarle secondo i propri fini attraverso disposizioni interne, né si comprende perché l'Agenzia non intervenga osservando che la causa principale di tale rischio risiede nella disapplicazione da parte delle I.F. dell'articolo 14.6 della vigente Istruzione Personale Accompagnamento Treni, la quale prevede, in caso di emergenza, che sia il secondo

agente a dover provocare l'arresto del convoglio, agente previsto in cabina di guida in presenza di un solo macchinista anche in presenza di Sottosistema di Bordo inserito e funzionante per il controllo della marcia del treno.

Peraltro la presenza in cabina di guida del secondo agente non sarebbe solamente funzionale ad evitare gravi conseguenze in caso di non vigilanza del macchinista ma anche alla possibilità di noi utenti di richiedere urgentemente assistenza, dacché come recita il punto 3.1 dell'allegato B al decreto ANSF 4/2012, *"i veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili devono essere dotati di dispositivi che consentano a chi è presente sui veicoli di segnalare in cabina di guida un'emergenza"*. A chi sarà possibile richiedere urgente assistenza via citofono se, come impongono le norme, il macchinista potrà eventualmente rispondere solo a treno fermo?

D'altronde, la scelta puramente economica delle I.F. di non utilizzare un secondo agente in cabina di guida non deve di certo rappresentare una questione di cui debba farsi carico l'Agenzia, che con il punto 4.28 del medesimo allegato B, impone invece ad esse l'utilizzo di tutto il personale necessario a garantire la sicurezza di utenti e lavoratori.

Sappiamo inoltre di segnalazioni, da tempo in vostro possesso, che riferiscono di macchinisti che hanno dichiarato di essersi addormentati durante la guida le quali non hanno prodotto alcuna modifica positiva nell'organizzazione del lavoro e sappiamo anche che, ad incidenti avvenuti, niente assicura che le Procure della Repubblica siano in grado di risalire alle reali cause che li hanno determinati nonché ai veri responsabili. Ci sembra allora doveroso che chi è preposto a vigilare e a garantire per la sicurezza delle ferrovie, intervenga in anticipo e senza esitazioni considerando lo stress come fattore di insicurezza e di rischio per l'esercizio ed imponendo alle Imprese comportamenti di buon senso nonché rispettosi di norme e di procedure.

Al riguardo, consideriamo utile ricordare quanto la norma europea di riferimento, direttiva 2004/49/CE, indica al punto 20: *"I tempi di guida e di riposo dei macchinisti e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza essenziali hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario. Su tale aspetto, ritenuto fondamentale e strettamente connesso con la sicurezza dell'esercizio, riteniamo non possano essere ammesse autocertificazioni delle stesse I.F. ma vadano garantiti controlli super partes.*

Ci è giunta poi voce dell'esistenza di numerose segnalazioni prodotte dai macchinisti dell'Impresa Trenitalia circa l'aumento delle criticità connesse con le loro mansioni sui treni denominati Jazz, dovute all'introduzione, su questi, del dispositivo EVIG disposto in posizione "inserito", fatto che apparentemente servirebbe ad ovviare ai rischi anzidetti.

Detto dispositivo, secondo le suddette segnalazioni, comporterebbe un sensibile aumento dello stress e della distrazione del guidatore, che sarebbe costretto ad occuparsi di esso abbastanza spesso e perfino in momenti dove la sua attenzione deve essere massima, quali ad esempio le fermate dei treni in presenza di marciapiedi colmi di viaggiatori.

Inoltre, anche durante il viaggio, il doversi occupare di tale meccanismo sottrarrebbe la sua attenzione dal guardare ciò che il treno incontra sul suo percorso, come possibili ostacoli in linea.

Il punto 1.6 del sopra citato allegato B al Decreto 4/2012 ANSF indica chiaramente, al contrario, che ***"Le operatività gravanti su ciascun agente devono essere tali da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle proprie attività di sicurezza assegnategli"***. E sempre nello stesso è stabilito che ***"durante il percorso, l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute"*** (9.7) e che ***"nelle località di servizio l'agente di condotta deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, nell'ambito dell'autorizzazione al movimento ricevuta."*** (9.8). Tutto ciò, vale la pena di ricordarlo, in un ambito di normalità delle condizioni di servizio. Cosa accadrebbe in caso di ulteriori criticità, di scarse condizioni di visibilità, ecc.?

Sul dispositivo in questione, i docenti universitari facenti parte di una Commissione mista decisa con accordo sindacale ritengono che, a prescindere da quali siano i punti di reiterazione richiesti,

l'interiorizzazione del movimento da parte del conducente permetta a questi di agire sul dispositivo anche in condizioni di ridotta vigilanza.

Preoccupa allora non poco l'atteggiamento dell'I.F. sulla faccenda che, con un comportamento abituale, sembra poter agire in totale libertà senza considerare la normativa d'esercizio ed evidentemente tali reiterate segnalazioni come invece meriterebbero ai fini dell'analisi dei rischi di cui all'art.3.2 del Reg. 352/2009/CE, essendo le stesse indiscutibilmente le più qualificate poiché prodotte da propri tecnici certificati.

Ciò premesso, in funzione del nostro ruolo interlocutorio riconosciuto dal D.lgs 162/2007, siamo a richiedere un sollecito intervento dell'ANSF atto ad imporre finalmente alle I.F. l'applicazione delle norme di esercizio al fine di garantire sempre la sicurezza di chi viaggia e di chi lavora, a produrre norme per vigilare autonomamente sulle condizioni di stress del personale adibito alla sicurezza dell'esercizio e posto a garanzia dell'utenza ed una cortese risposta alla presente, in funzione del ruolo che riveste e della responsabilità che gli sono stati conferiti dal nostro Stato.

Distinti saluti.

Domenico Gattuso

