

PEC 15/10 h.10,45



coordinamento autorganizzato trasporti

Esecutivo Nazionale
www.associazioneecat.it
ecat@pec.associazioneecat.it
via Serracapriola 14
00133 ROMA
tel.3395466212

Prot. N. 4T. E.N. /CAT 2013

Manzoni

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot n° 007327/2013
16/10/2013

Spett.le
Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
Piazza della Stazione, 45 - 50123 Firenze
Al Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

Spett. le
RFI
Direzione Tecnica
Roma
Al responsabile
Ing. G. Costa

Spett. le
Trenitalia S.p.A
Direzione Tecnica
Firenze
Al responsabile
Ing. M. Caposciutti

Roma, 15 Ottobre 2013

Oggetto: RCF, disposizioni del gestore della rete e dell'impresa di trasporto.

Con la presente intendiamo segnalare alcune perplessità emerse tra i lavoratori in merito alle seguenti casistiche:

1. nel caso di guasto al sistema di protezione marcia treno con attiva la visualizzazione ausiliaria della velocità è possibile proseguire la marcia alla velocità massima di 50 Km/h e fino a termine corsa, purché il vigilante sia attivo o, in alternativa, purché sia presente altro agente in cabina di guida (pag. 46 Deif 40.3 Trenitalia). Nei casi di guasto al tachimetro, purché sia possibile visualizzare la velocità, (commutazione automatica o dispositivo ausiliario) il personale di condotta può proseguire fino a termine corsa solo se la protezione della marcia del treno sia attiva. In tutti gli altri casi il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata. (pagg. 47/48 Deif 40.3 Trenitalia). Dunque, in questo secondo caso, se non è attiva la protezione della marcia il treno non può proseguire. Ebbene, pare alla scrivente struttura che, a parità di condizioni tecnologiche (assenza protezione marcia treno e visualizzazione della velocità), vengano prescritti comportamenti differenti. Vi chiediamo di conoscerne le ragioni, al fine di consentire ai lavoratori di acquisirne cognizione ed allontanare il rischio di errate applicazioni di norme diverse in analoghi contesti tecnologici;
2. nei casi summenzionati, assume rilievo il concreto significato di "prima stazione incontrata". Sarebbe opportuno che tale significato sia chiarito e sia univoco sia per il gestore dell'infrastruttura che per l'impresa di trasporto. Ovvero stabilire se sia più rilevante l'aspetto di sicurezza ovvero la prima stazione oppure l'aspetto commerciale e logistico (liberazione della tratta) quindi la prima stazione idonea. Immaginiamo che sia il gestore dell'infrastruttura sia l'impresa intendano nel senso della prima stazione idonea a ricoverare il treno in binario deviato. Sarebbe tuttavia, da parte dell'ANSF, opportuno un chiarimento, fissando un limite di spazio al fine di evitare interpretazioni difformi, anche in relazione all'esistenza di linee affiancate, con percorsi alternativi, di disabilitazioni per lunghi tratti, ecc.

Infine, cogliamo l'occasione per segnalarvi che il cd. riordino normativo può generare semplificazioni per chi, ai vari livelli, emana le disposizioni, ma non semplifica l'attività dei lavoratori coinvolti nelle attività di sicurezza che si trovano nella condizione esattamente opposta, di fronte al proliferare di normative aziendali, sia perché imposte dal "riordino", sia per adeguamenti rispetto alla propria organizzazione interna, finendo con il realizzare una infinità quantità di casistiche, difficilmente governabile da chi tali disposizioni deve applicare.

In attesa di un cortese riscontro sulle questioni poste si porgono distinti saluti.

per l'Esecutivo Nazionale

Antonino Catalano
Antonino Catalano

catalano@associazioneecat.it



Oggetto: RCF, disposizioni del gestore della rete e dell'impresa di trasporto.

Riferimento: nota CAT, prot. n. 4T.E.N./CAT 2013 del 15/10/2013.

In esito alla nota a riferimento, si fa presente che i due differenti comportamenti in essa evidenziati sono relativi a due situazioni diverse in termini di guasti presenti e di affidabilità delle informazioni a disposizione del personale di condotta per la gestione del degrado:

- la prima situazione è caratterizzata da un guasto del sistema di protezione accompagnato da un contestuale guasto del dispositivo di visualizzazione della velocità previsto al punto 3.2 del Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato con il decreto di questa Agenzia n. 4/2012 del 9 agosto 2012. In tale caso, nel quale il personale di condotta risulta privo di un riferimento affidabile circa la velocità istantanea del mezzo in base al quale condurre la marcia, si applica il punto 16.6, 4° alinea, del Regolamento succitato ove viene prescritto che *"... il treno potrà proseguire, al solo scopo di liberare la linea, fino alla prima stazione incontrata, adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste"*;
- nella seconda situazione invece, pur essendo guasto il sistema di protezione, risulta però efficiente il dispositivo di visualizzazione della velocità di cui al punto 3.2 sopra richiamato. In tale caso vige il punto 12 del citato Regolamento il quale, in virtù della presenza a bordo di un'informazione di velocità affidabile, permette la prosecuzione della marcia non oltrepassando la velocità di 50 km/h fino a termine corsa e con l'adozione delle necessarie mitigazioni.

Relativamente al significato di "prima stazione incontrata", si fa presente che esso è soggetto a contesti variabili legati alle caratteristiche della linea e del treno e quindi non può essere stabilito preventivamente da questa Agenzia, la quale ha comunque fissato il principio da rispettare (*"adottando i criteri prudenziali e le cautele che il caso richiede e purché il percorso non sia soggetto a restrizioni incompatibili con le modalità di marcia richieste"*) ai fini della sicurezza della circolazione.

Si fa presente inoltre che il processo di riordino si è reso necessario per conformarsi alla pertinente normativa europea così come recepita nell'ordinamento nazionale (decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162), che prevede espressamente l'emanazione di principi di sicurezza da parte delle Autorità nazionali e l'emanazione di disposizioni e prescrizioni di esercizio da parte degli operatori.

Peraltro è appena il caso di evidenziare che le stesse osservazioni inviate da codesta Organizzazione con la nota cui si riscontra riguardano casistiche che sono state disciplinate proprio grazie al riordino normativo atteso che il quadro normativo previgente non le disciplinava o le disciplinava in maniera meno vincolante ai fini della sicurezza.

Va infine anche evidenziato che, se correttamente attuato dagli operatori ferroviari interessati, il riordino normativo consente di realizzare miglioramenti anche per il personale impiegato in mansioni di sicurezza. In questa fase nella quale questa Agenzia è impegnata appunto a vigilare sul corretto comportamento in tale materia degli operatori ferroviari, ogni segnalazione da parte delle Organizzazioni sindacali è comunque tenuta in debito conto.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiavelli

