

Transporto

Rec 24/01 h. 15,22



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE TRASPORTI

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

E-mail: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it

Prot. n° 04/S.G./OR.S.A. Trasporti

Roma, 24.01.2014

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot. n° 000525/2014
27/01/2014

Spett.le

A.N.S.F.

Alla c.a. del Sig. Direttore Ing. Alberto Chiovelli

Piazza della Stazione, 45 – 50123 Firenze

Oggetto: Richiesta chiarimenti.

Con la presente siamo ad inoltrare a codesta Spettabile Agenzia la nota prot. 036/2012 della nostra Segreteria Regionale ORSA Ferrovie Umbria inerente l'oggetto.

Tanto si doveva per il seguito di Vostra competenza.

Distinti saluti.-

Allegati 5 (cinque): nota Segreteria Regionale ORSA Ferrovie Umbria e relativi allegati

Il Segretario Generale OR.S.A. Trasporti
Alessandro Trevisan



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.orsaferrovie.it

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 14 dicembre 2010

Prot. n° 218/S.G./Or.S.A.

MINISTERO DEI TRASPORTI

Direttore Generale del Trasporto Ferroviario

Dott. Massimo Provinciale

Via Caraci 36 - 00157 Roma

Direttore ANSF

Ing. Alberto Chiovelli

Piazza della Stazione, 45 - 50123 Firenze

Direttore U.S.T.I.F.

Roma e sezione di Firenze

Ing. Siazzu Pierpaolo

Via Nola 5 - 00182 Roma

Vigili del Fuoco

Comando Provinciale

Via Madonna Alta

06128 Perugia

Oggetto: richiesta di chiarimenti e di intervento.

All. 3

La scrivente O.S. è venuta a conoscenza, che la Ferrovia Centrale Umbra - dal 1° dicembre confluita in Umbria TPL e Mobilità S.p.a. - ha emesso un ordine di servizio e un foglio disposizione (allegati) con i quali, di fatto, si obbliga il macchinista ad abbandonare il treno (automotrice diesel Aln 776 o complessi elettrici TRU) in occasione del cambio volante tra due equipaggi di due treni incrocianti, senza eseguire le normali procedure di stazionamento, poiché i motori termici rimangono accesi o i pantografi alzati. Tutto ciò sui binari di stazione e con i viaggiatori a bordo del treno.

Tali operazioni avvengono nella maggior parte dei casi, contemporaneamente al cambio volante del personale di condotta, lasciando pertanto il convoglio impresenziato, sia in rete RFI che in rete FCU le summenzionate disposizioni appaiono contraddittorie anche rispetto all'ordine di servizio emesso per lo stazionamento e abbandono dei mezzi (Allegato) e pongono seri interrogativi circa il rispetto delle norme di prevenzione incendi.

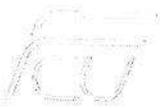
Situazioni analoghe si ripetono quando il Personale di Macchina viene obbligato da turno di servizio a preparare due treni contemporaneamente, con tempi accessori decurtati, lasciandone, come sopra, uno impresenziato e con i viaggiatori a bordo.

Con la presente si intende formalizzare la richiesta di una valutazione in merito a quanto comunicato, al fine di eliminare dubbi e perplessità relative alla sicurezza dell'esercizio, all'incolumità dei viaggiatori e chiarisca le responsabilità del personale.

In attesa di cortese e sollecito riscontro si porgono distinti saluti.

Il Segretario Generale

(Armando Romeo)



Ferrovie
Centrale
Umbra S.r.l.

Perugia, 31/08/2010

Direzione Aziendale

Ordine di Servizio n. 27/2010

OGGETTO:

Cambio equipaggio nelle stazioni di incrocio prescritto con complessi elettrici TRU

Con il presente Ordine di Servizio si definisce la procedura operativa alla quale il personale deve attenersi quando si renda necessario lo scambio di equipaggi fra servizi di cui almeno uno effettuato con complessi TRU.

Il macchinista del treno effettuato con complesso elettrico TRU prima di abbandonare la cabina di guida, dovrà provvedere all'immobilizzazione azionando il freno di stazionamento e il freno continuo automatico; si dovranno inoltre posizionare le leve dell'invertitore di marcia, di comando trazione automatico e manuale in posizione di zero.

Nel caso di cambio contemporaneo del macchinista e del capo treno si dovrà provvedere inoltre oltre a quanto riportato sopra anche alla chiusura della cabina di guida con la chiave di servizio.

Nulla di modificato in relazione a quanto stabilito ai cambi di materiale diesel

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO

Dott. Ing. Mauro Fagioli

Allegati:

Mauro Fagioli

Perugia, 25 GENNAIO 2002

FOGLIO DISPOSIZIONI N° 2 /2002

PROCEDURA PER L'EFFETTUAZIONE DI CAMBIO
TRENO IN STAZIONI INTERMEDIE

E' possibile effettuare il cambio del treno da parte del Personale di Macchina e/o scorta in una stazione intermedia; in tal caso la correttezza e la responsabilità delle operazioni effettuate in fase di accudienza, rimangono a carico del personale abilitato a cui competono, così come previsto dal turno del materiale.

Modalità:

il macchinista che arriva per primo in stazione, appena proceduto all'apertura delle porte e immobilizzato il treno inserendo il freno di stazionamento, interdice la trazione dei motori agendo sugli appositi selettori ("CAP" in posizione di "MOTORE" per automotrici termiche Aln 776).

Accertatosi dell'avvenuto inserimento del freno di stazionamento dalla lampada spia, qualora sia presente il capo treno nella cabina di guida si accorda con lo stesso affinché nessun estraneo possa aver accesso al banco di manovra; se, invece, contemporaneamente anche il personale di scorta deve effettuare il cambio treno, una volta terminate le operazioni descritte il PDM chiude dall'interno la porta a battente della cabina e, recatosi sul comparto viaggiatori, assicura la chiusura della porta scorrevole per mezzo della chiave FS 47/1.

Sopraggiunto il treno incrociante, detto macchinista sale sullo stesso e prende posto sulla cabina di guida, dando il cambio al macchinista appena arrivato che provvederà a scendere dal suo treno per recarsi sull'altro convoglio.

Salito sul treno immobilizzato, se del caso riaprirà entrambe le porte e metterà il convoglio in grado di effettuare il normale servizio, attendendo il momento della partenza.

Entrambi i macchinisti, una volta preso il possesso del treno, prima di ripartire, con l'ausilio del capo treno prenderà visione delle prescrizioni che dovranno essere confrontate con quelle allegate al foglio di corsa.

Il personale di scorta si comporterà in analogia a quanto detto per il personale di macchina, con particolare attenzione alle consegne e alle prescrizioni riportate sui moduli e sul foglio di corsa.

MF/kg

DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
(Dr. Ing. Mauro Fagioli)

Mauro Fagioli

Handwritten signature

Perugia, **2 NOVEMBRE 2001**

ORDINE DI SERVIZIO N. 35 /2001

STAZIONAMENTO E ABBANDONO DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVEDIMENTI PER LA PROTEZIONE AZIENDALE

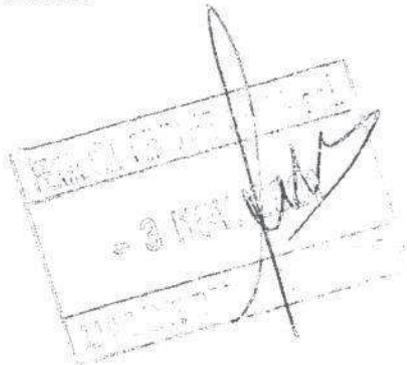
In ottemperanza alle disposizioni RFI A 1007/P/01/000676 del 22.10.2001, si richiama tutto il personale al rispetto delle seguenti indicazioni:

- qualora in prossimità del materiale in stazionamento o comunque in zone dove è interdetto l'accesso alla clientela venga notata la presenza di persone estranee al servizio ferroviario, dovrà essere tempestivamente richiesto l'intervento delle autorità di polizia;
- in caso di smarrimento o furto dell'apparato telefonico aziendale dovrà essere tempestivamente inoltrata denuncia alle autorità competenti.

In particolare il personale di condotta dei treni è chiamato inoltre al rigoroso rispetto:

- delle norme previste per l'abbandono dei mezzi di trazione in particolare per quanto attiene alla chiusura delle porte di accesso alle cabine di guida dei mezzi di trazione in stazionamento e di quelle di accesso alle cabine di guida non utilizzate per la condotta del treno, nonché la riconsegna delle chiavi, nei casi previsti, presso gli uffici preposti;
- delle norme e procedure che disciplinano l'accesso alle cabine di guida dei rotabili ed il rilascio delle autorizzazioni, attraverso il puntuale controllo di queste ultime.

MF/kg
Ods traz.



DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
(Dr. Ing. Mauro Fagotti)

Handwritten signature of Mauro Fagotti

Umbria TPL e Mobilità S.p.A.

Strada Santa Lucia, 4

06125 Perugia

p.c. **MINISTERO DEI TRASPORTI**
Direzione Generale del Trasporto
Ferroviario
Via Caraci, 36

00157 Roma

p.c. **MINISTERO DEI TRASPORTI**
Direzione Generale per il Trasporto
Pubblico Locale
Via Caraci, 36

00157 Roma

p.c. **FAST**
Segreteria Nazionale
Via Prenestina, 170

00176 Roma

p.c. **Or.S.A.**
Segreteria Generale
Via Magenta, 13

00185 Roma

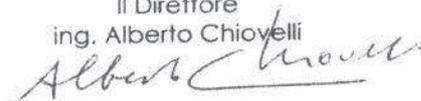
OGGETTO: Segnalazioni pervenute relativamente ad allontanamento del personale dei treni dal convoglio per cambio del personale stesso

Allegati: 1. nota Segreteria Nazionale FAST prot. n° 1063/8 del 16 dicembre 2010
2. nota Segreteria Generale OrSA prot. n° 218/S.G./Or.S.A. del 14 dicembre 2010

Con le note allegate le Organizzazioni Sindacali in indirizzo hanno segnalato che nell'effettuazione del cambio del personale del treno per treni di codesta Impresa ferroviaria non sarebbero rispettate le norme che regolano l'allontanamento temporaneo dal mezzo di trazione durante il servizio (articolo 20, comma 3, dell'IPCL).

Al riguardo codesta Impresa ferroviaria vorrà riferire con urgenza, adottando da subito tutti i provvedimenti eventualmente necessari al ripristino del rispetto delle norme disattese ed atti ad evitare che si ripetano le situazioni segnalate.

Il Direttore
ing. Alberto Chiovelli



**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.orsaferrrovia.itE-mail: sg.orsaferrrovia@sindacatoorsa.it

Roma, 14 dicembre 2010

Prot. n° 218/S.G./Or.S.A.

MINISTERO DEI TRASPORTI

Direttore Generale del Trasporto Ferroviario

Dott. Massimo Provinciale

Via Caracci 36 - 00157 Roma

Direttore ANSF

Ing. Alberto Chiovelli

Piazza della Stazione, 45 - 50123 Firenze

Direttore U.S.T.I.F.

Roma e sezione di Firenze

Ing. Siazzu Pierpaolo

Via Nola 5 - 00182 Roma

Vigili del Fuoco

Comando Provinciale

Via Madonna Alta

06128 Perugia

Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie

Prot. n° ANSF 08063/10

Firenze 14-12-2010

Oggetto: richiesta di chiarimenti e di intervento.

All. 3

La scrivente O.S. è venuta a conoscenza, che la Ferrovia Centrale Umbra - dal 1° dicembre confluita in Umbria TPL e Mobilità S.p.a. - ha emesso un ordine di servizio e un foglio disposizione (allegati) con i quali, di fatto, si obbliga il macchinista ad abbandonare il treno (automotrice diesel Aln 776 o complessi elettrici TRU) in occasione del cambio volante tra due equipaggi di due treni incrocianti, senza eseguire le normali procedure di stazionamento, poiché i motori termici rimangono accesi o i pantografi alzati. Tutto ciò sui binari di stazione e con i viaggiatori a bordo del treno.

Tali operazioni avvengono nella maggior parte dei casi, contemporaneamente al cambio volante del personale di condotta, lasciando pertanto il convoglio impresenziato, sia in rete RFI che in rete FCU le summenzionate disposizioni appaiono contraddittorie anche rispetto all'ordine di servizio emesso per lo stazionamento e abbandono dei mezzi (Allegato) e pongono seri interrogativi circa il rispetto delle norme di prevenzione incendi.

Situazioni analoghe si ripetono quando il Personale di Macchina viene obbligato da turno di servizio a preparare due treni contemporaneamente, con tempi accessori decurtati, lasciandone, come sopra, uno impresenziato e con i viaggiatori a bordo.

Con la presente si intende formalizzare la richiesta di una valutazione in merito a quanto comunicato, al fine di eliminare dubbi e perplessità relative alla sicurezza dell'esercizio, all'incolumità dei viaggiatori e chiarisca le responsabilità del personale.

In attesa di cortese e sollecito riscontro si porgono distinti saluti.

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)



Ferrovie
Centrale
Umbra S.r.l.

Perugia, 31/08/2010

Direzione Aziendale

Ordine di Servizio n. 27/2010

OGGETTO:

Cambio equipaggio nelle stazioni di incrocio prescritto con complessi elettrici TRU

Con il presente Ordine di Servizio si definisce la procedura operativa alla quale il personale deve attenersi quando si renda necessario lo scambio di equipaggi fra servizi di cui almeno uno effettuato con complessi TRU

Il macchinista del treno effettuato con complesso elettrico TRU prima di abbandonare la cabina di guida, dovrà provvedere all'immobilizzazione azionando il freno di stazionamento e il freno continuo automatico; si dovranno inoltre posizionare le leve dell'invertitore di marcia, di comando trazione automatico e manuale in posizione di zero

Nel caso di cambio contemporaneo del macchinista e del capo treno si dovrà provvedere inoltre oltre a quanto riportato sopra anche alla chiusura della cabina di guida con la chiave di servizio.

Nulla di modificato in relazione a quanto stabilito ai cambi di materiale diesel

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO

Dot. Ing. Mauro Fagioli

Allegati:



Mauro Fagnoli

Perugia, 25 GENNAIO 2002

FOGLIO DISPOSIZIONI N° 2 /2002

**PROCEDURA PER L'EFFETTUAZIONE DI CAMBIO
TRENO IN STAZIONI INTERMEDIE**

E' possibile effettuare il cambio del treno da parte del Personale di Macchina e/o scorta in una stazione intermedia; in tal caso la correttezza e la responsabilità delle operazioni effettuate in fase di accudienza, rimangono a carico del personale abilitato a cui competono, così come previsto dal turno del materiale.

Modalità:

Il macchinista che arriva per primo in stazione, appena proceduto all'apertura delle porte e immobilizzato il treno inserendo il freno di stazionamento, interdice la trazione dei motori agendo sugli appositi selettori ("CAP" in posizione di "MOTORE" per automotrici termiche AIn 776).

Accertatosi dell'avvenuto inserimento del freno di stazionamento dalla lampada spia, qualora sia presente il capo treno nella cabina di guida si accorda con lo stesso affinché nessun estraneo possa aver accesso al banco di manovra; se, invece, contemporaneamente anche il personale di scorta deve effettuare il cambio treno, una volta terminate le operazioni descritte il PDM chiude dall'interno la porta a battente della cabina e, recatosi sul comparto viaggiatori, assicura la chiusura della porta scorrevole per mazzo della chiave FS 47/1.

Sopraggiunto il treno incrociante, detto macchinista sale sullo stesso e prende posto sulla cabina di guida, dando il cambio al macchinista appena arrivato che provvederà a scendere dal suo treno per recarsi sull'altro convoglio.

Salito sul treno immobilizzato, se del caso riaprirà entrambe le porte e metterà il convoglio in grado di effettuare il normale servizio, attendendo il momento della partenza.

Entrambi i macchinisti, una volta preso il possesso del treno, prima di ripartire, con l'ausilio del capo treno prenderà visione delle prescrizioni che dovranno essere confrontate con quelle allegate al foglio di corsa.

Il personale di scorta si comporterà in analogia a quanto detto per il personale di macchina, con particolare attenzione alle consegne e alle prescrizioni riportate sui moduli e sul foglio di corsa.

MF/kg

DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
(Dn. Ing. Mauro Fagnoli)



**Ferrovie
Centrali
Umbra S.p.A.**

Manfredi

Perugia, 22 NOVEMBRE 2001

ORDINE DI SERVIZIO N. 35 /2001

STAZIONAMENTO E ABBANDONO DEI MEZZI DI TRAZIONE PROVVEDIMENTI PER LA PROTEZIONE AZIENDALE

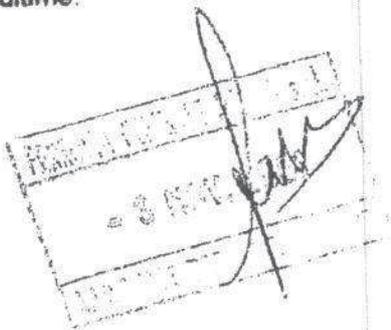
In ottemperanza alle disposizioni RFI A 1007/P/01/000676 del 22.10.2001, si richiama tutto il personale al rispetto delle seguenti indicazioni:

- qualora in prossimità del materiale in stazionamento o comunque in zone dove è interdetto l'accesso alla clientela venga notata la presenza di persone estranee al servizio ferroviario, dovrà essere tempestivamente richiesto l'intervento delle autorità di polizia;
- in caso di smarrimento o furto dell'apparato telefonico aziendale dovrà essere tempestivamente inoltrata denuncia alle autorità competenti.

In particolare il personale di condotta dei treni è chiamato inoltre al rigoroso rispetto:

- delle norme previste per l'abbandono dei mezzi di trazione in particolare per quanto attiene alla chiusura delle porte di accesso alle cabine di guida dei mezzi di trazione in stazionamento e di quelle di accesso alle cabine di guida non utilizzate per la condotta del treno, nonché la riconsegna delle chiavi, nei casi previsti, presso gli uffici preposti;
- delle norme e procedure che disciplinano l'accesso alle cabine di guida dei rotabili ed il rilascio delle autorizzazioni, attraverso il puntuale controllo di queste ultime.

MF/kg
Ods traz.



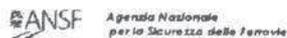
DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
(Dott. Ing. Mauro Pagliani)

Manfredi



www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE
Roma, lì 16 dicembre 2010
Prot. n° 1063/8



Prot. n° ANSF 08178/10
Firenze 17-12-2010

Direttore ANSF
Ing. Alberto Chiovelli
Piazza della Stazione, 45
50123 Firenze

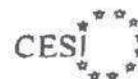
Oggetto: riscontro alla vostra prot. n° 07870/10 del 07/12/10

Così come sollecitatoci nella nota in oggetto vi segnaliamo il caso dell'ex Ferrovia Centrale Umbra, attualmente confluita nella Società Umbria TPL e Mobilità, che nella Stazione di Perugia Ponte San Giovanni, con il turno in vigore dallo scorso 12 Dicembre, effettua cambi volanti in 3 delle 39 giornate di turno globali, sulla base delle norme esposte nei due allegati alla presente.

In attesa di un sollecito riscontro si porgono distinti saluti.



Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)
Serbassi





Perugia 25 GENNAIO 2002

FOGLIO DISPOSIZIONI N° 2 /2002**PROCEDURA PER L'EFFETTUAZIONE DI CAMBIO
TRENO IN STAZIONI INTERMEDIE**

E' possibile effettuare il cambio del treno da parte del Personale di Macchina e/o scorta in una stazione intermedia; in tal caso la correttezza e la responsabilità delle operazioni effettuate in fase di accudienza, rimangono a carico del personale abilitato e cui competono, così come previsto dal turno del materiale.

Modalità:

Il macchinista che arriva per primo in stazione, appena proceduto all'apertura delle porte e immobilizzato il treno inserendo il freno di stazionamento, interdice la trazione dei motori agendo sugli appositi selettori ("CAP" in posizione di "MOTORE" per automotrici termiche AIn 776).

Accertatosi dell'avvenuto inserimento del freno di stazionamento dalla lampada spia, qualora sia presente il capo treno nella cabina di guida si accorda con lo stesso affinché nessun estraneo possa aver accesso al banco di manovra; se, invece, contemporaneamente anche il personale di scorta deve effettuare il cambio treno, una volta terminate le operazioni descritte il PDM chiude dall'interno la porta a battente della cabina e, recatosi sul comparto viaggiatori, assicura la chiusura della porta scorrevole per mezzo della chiave FS 47/1.

Sopraggiunto il treno incrociante, detto macchinista sale sullo stesso e prende posto sulla cabina di guida, dando il cambio al macchinista appena arrivato che provvederà a scendere dal suo treno per recarsi sull'altro convoglio.

Salito sul treno immobilizzato, se del caso riaprirà entrambe le porte e metterà il convoglio in grado di effettuare il normale servizio, attendendo il momento della partenza.

Entrambi i macchinisti, una volta preso il possesso del treno, prima di ripartire, con l'ausilio del capo treno prenderà visione delle prescrizioni che dovranno essere confrontate con quelle allegate al foglio di corsa.

Il personale di scorta si comporterà in analogia a quanto detto per il personale di macchina, con particolare attenzione alle consegne e alle prescrizioni riportate sui moduli e sul foglio di corsa.

MF/kg

DIRETTORE DELL'ESERCIZIO
(Dr. Ing. Mauro Fabbiani)



**Ferrovie
Centrale
Umbra S.r.l.**

Perugia, 31/08/2010

Direzione Aziendale

Ordine di Servizio n. 27/2010

OGGETTO:

**Cambio equipaggio nelle stazioni di incrocio prescritto
con complessi elettrici TRU**

Con il presente Ordine di Servizio si definisce la procedura operativa alla quale il personale deve attenersi quando si renda necessario lo scambio di equipaggi fra servizi di cui almeno uno effettuato con complessi TRU.

Il macchinista del treno effettuato con complesso elettrico TRU prima di abbandonare la cabina di guida, dovrà provvedere all'immobilizzazione azionando il freno di stazionamento e il freno continuo automatico; si dovranno inoltre posizionare le leve dell'invertitore di marcia, di comando trazione automatico e manuale in posizione di zero

Nel caso di cambio contemporaneo del macchinista e del capo treno si dovrà provvedere inoltre oltre a quanto riportato sopra anche alla chiusura della cabina di guida con la chiave di servizio.

Nulla di modificato in relazione a quanto stabilito ai cambi di materiale diesel

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO

Dott. Ing. Mauro Fagioli

Allegati:



ORDINE di SERVIZIO N. 03

Consegna chiave inseritore generale Aln 776 al Personale di Accompagnamento

Come noto sono state consegnate le chiavi dell'inseritore generale delle Aln 776 al personale di Accompagnamento che le dovrà avere sempre disponibili durante l'effettuazione del servizio.

In particolare nel caso si debba provvedere al cambio dell'intero equipaggio o anche dei soli macchinisti così come previsto nell'Ordine di Servizio n 24 del 11/03/2011 i capo treni utilizzeranno tale chiave per l'arresto dei motori termici delle Aln in caso di emergenza così come prescritto nell'Articolo 14 comma 6 dell'ISPAT e corrispondente articolo 3 comma 3 dell'IPCL.

Perugia, 16 gennaio 2012

UMBRIA TPL E MOBILITÀ S.p.A.
DIRETTORE GENERALE
(Ing. Mauro Pagliari)

Perugia, 11 marzo 2011

Direzione Aziendale

Ordine di Servizio n.24/2011

OGGETTO: Cambio equipaggio tra treni coincidenti nelle stazioni della rete RFI

Con il presente Ordine di Servizio si definisce la procedura operativa alla quale il personale di condotta e scorta deve attenersi quando si rende necessario che gli equipaggi di due treni coincidenti giunti in una stazione debbano proseguire con altro materiale diverso da quello con il quale sono giunti.

Sia che si debba provvedere al cambio dell'intero equipaggio o anche dei soli macchinisti deve essere attivata la seguente procedura:

- Le cabine di guida devono essere presenziate nella fase di cambio dei macchinisti dai rispettivi Capi Treno che debbono operare in ottemperanza all'Art. 3 comma 3 dell'IPCL e corrispondente art 14 comma 6 dell'ISPAT;
- I macchinisti prima di abbandonare la cabina di guida dovranno provvedere :
 - a porre le leve di comando trazione a zero;
 - ad effettuare una depressione in condotta generale (C.G.) di 1.5 bar e assicurare il manipolatore del freno continuo nella posizione di frenatura graduale a fondo;
 - ad inserire il freno ad accumulo di energia (a molla);
- I macchinisti dei due treni dovranno darsi anche le consegne (scambio moduli, acquisizione di particolari notizie in merito al materiale ecc.) e raggiungere quanto prima le rispettive cabine di guida;
- successivamente al cambio dei macchinisti si potrà provvedere all'eventuale cambio dei Capi Treno se richiesto.

Nel caso che uno dei due treni sia effettuato da materiale elettrico appartenente al gruppo Ale 501 – Le 220 – Ale 502, in relazione alla presenza ed efficienza della funzionalità parking, la stessa potrà essere attivata svincolando la presenza del capotreno in cabina di guida; si ricorda l'obbligo di chiudere la cabina di guida.

Nel caso che la condizione di "Parking" non sia attivabile valgono le norme di cui al punto precedente.

UMBRIA TPL MOBILITÀ S.p.A.
DIREZIONE ESERCIZIO FERROVIARIO
(Ing. Mauro Fagioli)



ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot n° 001211/2014
20/02/2014

O.R.S.A.
Via Magenta,13

00185 Roma

Oggetto: Richiesta chiarimenti.

Riferimento: nota Segreteria Generale Or.S.A. Prot. n° 04/S.G./Or.S.A. Trasporti del 24/01/2014

In esito alla nota a riferimento ed in particolare in merito a quanto segnalato dalla Segreteria Regionale Umbria di codesta Organizzazione medesima (prot. 036/2012 del 08 novembre 2012), si comunica quanto segue.

Ai sensi del decreto legislativo del 10 agosto 2007 n° 162 questa Agenzia con il Regolamento per la Circolazione Ferroviaria ha stabilito che:

- Nel caso in cui debba allontanarsi dalla cabina di guida l'agente di condotta deve assicurarsi preventivamente che il treno sia immobilizzato e che sia impedito l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate (punto 10.14).
- Un veicolo o un gruppo di veicoli si dice posto in stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso il sistema di immobilizzazione di cui al precedente punto 6.9. Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse (punto 20.1).
- Un veicolo o gruppo di veicoli può essere posto in stazionamento temporaneo mediante l'impiego del sistema frenante di cui al precedente punto 6.6. In tale evenienza il periodo di stazionamento deve essere compatibile con i tempi di immobilizzazione garantiti dal sistema frenante stesso (punto 20.3).
- Le unità di trazione in stazionamento devono essere inoltre condizionate in modo da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate (punto 20.4).

Ai sensi del medesimo decreto legislativo le Imprese ferroviarie sono responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.

Le Imprese ferroviarie devono anche emanare, in coerenza con i principi stabiliti da questa Agenzia, le necessarie Disposizioni e Prescrizioni di esercizio per la gestione dei propri processi interni.

In merito a tali problematiche questa Agenzia fa inoltre presente che nel corso di una attività di Audit presso la citata Impresa ferroviaria è emerso che i Capi Treno interessati dalla procedura di cambi volante sono stati sottoposti ad una formazione specifica per l'arresto dei motori termici in caso di emergenza.

Si comunica infine che questa Agenzia ha fatto comunque seguito con l'impresa ferroviaria interessata chiedendo alla stessa le proprie valutazioni in merito alle problematiche segnalate.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Alberto Chiovelli

OR.S.A.
Via Magenta, 13

00185 Roma

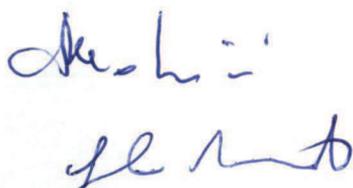
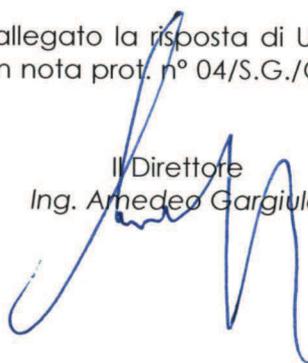
p.c. **UMBRIA TPL E MOBILITÀ s.p.a.**
Strada Santa Lucia, 4

06125 Perugia

OGGETTO: Richiesta chiarimenti.
Riferimento: nota ANSF prot. n° 001211/2014 del 20/02/2014.
Allegato: nota Umbria Mobilità prot. n° 0001856 dello 07/04/2014.

Facendo seguito alla nota a riferimento, si invia in allegato la risposta di Umbria Mobilità utile al riscontro di quanto segnalato da codesta O.S. con nota prot. n° 04/S.G./Or.S.A. Trasporti del 24/01/2014.

Il Direttore
Ing. Amedeo Gargiulo





Perpau

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot. n° 002685/2014
11/04/2014

Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.	
Protocollo	0001856
Data	07/04/2014
Classificazione	J.PU

**AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA
DELLE FERROVIE**
Piazza della Stazione, 45
05123 FIRENZE

Oggetto: riscontro nota ANSF 1210/2014 relativa alla segnalazione dell'Organizzazione Sindacale Or.S.A. prot. 04/S.G./Or.S.A. del 24.01.2014 che reiterava la nota Or.S.A. 036/2012.

Con riferimento alle note in oggetto, la Scrivente precisa che la presenza di turni che prevedano il cambio "volante" del personale di condotta o scorta in sede di incrocio sull'infrastruttura regionale Sansepolcro – Terni è ricorrente fin dagli anni '80; tale organizzazione è stata adottata, di concerto con gli organi di controllo e vigilanza dell'allora MCTC ed oggi USTIF anche come misura mitigativa per il controllo degli incroci da parte del personale di bordo, tenuto conto delle norme di circolazione vigenti sulla rete sociale fin dal tempo della Dirigenza Unica.

Conseguentemente il processo in oggetto è stato disciplinato sulla rete sociale, che al tempo era l'unica presso la quale venivano prodotti i servizi ferroviari, mediante Ordini di Servizio e Fogli Disposizione strutturati in conformità al quadro regolamentare vigente sulla rete regionale.

Tale è l'impostazione che caratterizza il Foglio Disposizione 2/2002 emanato per disciplinare le modalità di effettuazione dei cambi volanti sulla rete regionale; precedentemente, a seguito dei noti fatti dell'11 settembre 2001, il personale di bordo, anche su indicazioni della Pubblica Sicurezza, recepite dal Ministero e da RFI, era stato richiamato alla vigilanza rispetto a possibili estranei ai servizio che potessero entrare in cabina di guida, rispetto alla possibilità di sabotaggi ed attentati.

Successivamente, con l'immissione in servizio dei complessi a Trazione elettrica TRU (ALe 501/Le220/ALe502), visto il parziale completamento dell'elettificazione sulla rete regionale e la conseguente necessità di trasbordi nelle stazioni di passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica, è stato emanato l'OdS 27/2010 che, in analogia al precedente F.D. 2/2002, ha disciplinato le modalità di gestione dei cambi volanti nelle stazioni della rete sociale con materiale elettrico.

Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.

Strada Santa Lucia, 4 - 06125 Perugia - Tel +39 075 9 637 001 - Fax +39 075 5004530
info@umbriamobilita.it - www.umbriamobilita.it - PEC umbriamobilitaesercizio@pec.it
Capitale Sociale € 4.161.816,00 interamente versato - REA PG 281340
Iscrizione al Registro Imprese di Perugia, Codice Fiscale e P.IVA 03331820542
Società soggetta alla Direzione e coordinamento di Busitalia – Sita Nord Srl

Nel marzo 2011, avendo la necessità di disciplinare le modalità di effettuazione di cambi volanti nelle stazioni di RFI, che ricadevano nella stazione comune di Ponte San Giovanni a causa della mancanza di elettrificazione della linea Perugia Ponte San Giovanni - Perugia S.Anna, a valle di un confronto con le Vs strutture, anche a seguito delle segnalazioni Or.S.A. e Fast Ferrovie relative alla questione in oggetto, è stato emanato l'OdS 24/2011, che, riferendosi a stazioni sulle quali vigono di regolamenti nazionali, richiamava specificatamente le relative norme di riferimento, quali l'IPCL e l'ISPAT.

A seguito del riordino normativo, la Scrivente ha adottato come proprio sistema normativo quello vigente al 31.12.2012, ivi compresi i testi citati, giusta nota UM 27759 del 27.12.2012.

Fermo restando che non si comprendono quali perplessità possano manifestarsi nell'applicazione delle procedure di cui all'OdS 24/2011 per il materiale elettrico, dotato di funzione Parking, relativamente alla presunta criticità legata all'arresto dei motori termici da parte del capotreno, la scrivente evidenzia quanto segue:

- le composizioni sulle quali si svolge il cambio volante sono limitate al massimo a 2 automotrici termiche, e normalmente interessano composizioni di una sola automotrice;
- i binari sui quali vengono ricevuti i treni in oggetto sono normalmente attigui e serviti dallo stesso marciapiede, per cui il personale, durante le fasi di cambio, si trova sempre nelle immediate vicinanze dei veicoli;

Pertanto il periodo di assenza del macchinista dalla cabina di guida è comunque fortemente limitato, e tali che il personale stesso sia sempre nelle immediate vicinanze del mezzo di trazione, e possa risalire celermente a bordo anche a seguito di chiamata dal capotreno.

- Prima dell'avvio del cambio del macchinista, l'azionamento del freno di stazionamento a molla garantisce le condizioni di immobilizzazione per lo stazionamento temporaneo dei rotabili, in conformità al RCF punto 20.3;
- sul materiale termico ALn 776, dotato di STB Ansaldo tipo SCMT/SSC BL3, vige l'obbligo di presenza dell'agente di accompagnamento treno nella cabina di condotta;

Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.

Strada Santa Lucia, 4 - 06125 Perugia - Tel +39 075 9 637 001 - Fax +39 075 5004530
info@umbriamobilita.it - www.umbriamobilita.it - PEC umbriamobilitaesercizio@pec.it

Capitale Sociale € 4.161.816,00 interamente versato - REA PG 281340

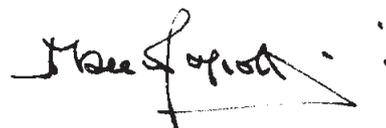
Iscrizione al Registro Imprese di Perugia, Codice Fiscale e P.IVA 03331820542

Società soggetta alla Direzione e coordinamento di Busitalia - Sita Nord Srl

- il personale di accompagnamento treno è stato opportunamente formato allo spegnimento dei motori termici a cura degli istruttori; l'ulteriore accertamento di tale competenza peraltro spetta comunque al macchinista prima della partenza del treno; pertanto l'agente di accompagnamento treno assicura le condizioni del punto 20.4 del RCF, nonché vigila perché estranei non possano accedere alle cabina di guida, ai sensi del punto 10.14 del RCF;
- sul materiale termico ALn 776 è in opera un dispositivo meccanico di spegnimento dei motori, indipendente dalla presenza dell'alimentazione elettrica, azionabile mediante leve in prossimità dei vestiboli di accesso e che pertanto consente in casi eccezionali lo spegnimento dei motori da terra; tale dispositivo costituisce una ulteriore opportuna misura mitigativa rispetto al rischio di incendio, e può essere anche azionata dal personale a terra durante la fase di cambio volante.

Pertanto non si ravvisano difformità nel contenuto dell'OdS 24/2011 rispetto al quadro normativo vigente.

Considerato che l'Impresa ha attuato con continuità tale procedura senza riscontrare criticità da ormai molti anni, la procedura in oggetto rientra fra quelle comprese nella definizione organizzativa del sistema di riferimento aziendale, e costituiscono pertanto codice di buona pratica anche rispetto a ulteriori implementazioni.



Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.

Strada Santa Lucia, 4 - 06125 Perugia - Tel +39 075 9 637 001 - Fax +39 075 5004530
info@umbriamobilita.it - www.umbriamobilita.it - PEC umbriamobilitaesercizio@pec.it
Capitale Sociale € 4.161.816,00 interamente versato - REA PG 281340
Iscrizione al Registro Imprese di Perugia, Codice Fiscale e P.IVA 03331820542
Società soggetta alla Direzione e coordinamento di Busitalia – Sita Nord Srl