



de. sic. n. 1/22
n. 9.29
+ 1/22

Boyeride

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
Prot. n° 000988/2014
12/02/2014

Data 11/02/2014
Servizio Mobilità
Protocollo 669/2014/MB/RM/cp

Alla cortese attenzione
Ing. Alberto **CHIOVELLI**

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle
Ferrovie
P.zza della Stazione, 45
50123 Firenze

fax 0552356495
agenzia.sicurezza@ansf.it

Oggetto: Crossrail Italia - regolamento CE 352/09, Direttiva 1/2012 ANSF.

L'impresa ferroviaria Crossrail ha comunicato l'intenzione di modificare, con inizio 1 aprile 2014, il modulo dell'equipaggio di condotta.

Pertanto, in riferimento al regolamento e alla direttiva in oggetto siamo a richiedere: se Crossrail, in considerazione di quanto previsto dalla direttiva 2004/49/CE in tema CSM riguardanti le modifiche rilevanti di tipo organizzativo, ha inviato le disposizioni e le prescrizioni d'esercizio, a valle delle idonee analisi e valutazione del rischio inserite nel proprio SGS, riguardanti l'adozione di un modulo di condotta con un solo agente in locomotiva nei treni merci.

A giudizio della scrivente la rilevante modifica organizzativa che Crossrail intende attivare può determinare potenziali situazioni di pericolo e pertanto si richiede a codesta Agenzia di verificarne la coerenza con il quadro normativo e disciplinare di riferimento.

Si resta in attesa di riscontro.

Il Segretario Nazionale
Salvatore Ottonelli



*Margherita
Chiovelli*

*Alla Procura della Repubblica di Verbania
Presso il Tribunale di Verbania
Corso Europa 3 , 28922 Verbania*

ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie

prot n° 002042/2014
19/03/2014

*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Ing. Alberto Chiovelli
Via Alemanni 4, 50123 Firenze*

*ASL Domodossola
Dott. Romano Ferrari
Via Scapaccino 47,28845 Domodossola*

*p.c. Crossrail Italia Srl
Scalo Ferroviario Domo2
Beura Caldezza*

***Oggetto: Mancato rispetto del DM 388/03 da parte del datore di lavoro Crossrail Italia;
inadeguatezza della Valutazione del rischio D.lgs.81e successive modifiche.***

Premesso che la sicurezza è l'obiettivo principe delle norme che regolamentano la circolazione dei treni, della composizione degli equipaggi, delle caratteristiche infrastrutturali e di quelle dei rotabili che su di essa vi circolano, degli obblighi che il gestore dell'Infrastruttura e le Imprese Ferroviarie devono assolvere per adempiere alle prescrizioni degli organi competenti; premesso che tutto ciò debba garantire l'incolumità delle persone e delle cose trasportate per ferrovia, nonché dei lavoratori che in essa vi operano, si evidenzia che:

l'IF Crossrail Italia, con sede legale a Beura Cardezza, intende, quanto prima, effettuare treni merci su linee di RFI con la presenza di un solo agente alla condotta dei mezzi di trazione; ne consegue che il macchinista, impiegato in tale attività lavorativa, risulterà essere l'unico soggetto presente sull'intero convoglio. Si evidenzia che nei tratti di linea percorsi dai treni dell'IF Crossrail sono presenti diverse gallerie in cui non è garantita costantemente e continuamente la comunicazione treno/terra col sistema GSM-Railway; inoltre, in alcuni tratti di linea, la comunicazione telefonica non è garantita dalla rete dedicata GSM-Railway, ma tramite roaming attraverso la normale rete GSM Tim/Vodafone che inibisce, di conseguenza, la possibilità di utilizzare una funzione essenziale come la ricezione/invio del segnale di allarme generalizzato: indispensabile per garantire la sicurezza nel caso di agente solo sull'intero convoglio.

Su alcune linee l'esercizio ferroviario viene espletato su di un unico binario, utilizzato per i due sensi di marcia e gestito da "Dirigente Centrale Operativo". In queste stazioni, impresenziate, è previsto l'intervento del personale del treno qualora vengano effettuati incroci o precedenza; nei fatti l'agente del treno deve abbandonare il convoglio per

UILTRASPORTI

Segreteria Regionale Lombardia

Via Campanini, 7 - 20124 MILANO - Tel. 02/6711035- Fax 02/671103550

lombardia@uiltrasporti.it



confermare al DCO, dopo aver controllato l'integrità del convoglio, il giunto del proprio treno; tale conferma viene data attraverso l'azionamento di una maniglia "RAR" posta su di un supporto in prossimità dei segnali di partenza.

Nel caso di guasto agli impianti di stazione, invece, il macchinista dovrà recarsi presso l'ufficio movimento della stazione stessa (impresenziata) e, qualora necessario, operare sugli scambi per effettuare/modificare gli istradamenti o compilare la modulistica di servizio all'uopo necessaria. In entrambi i casi, in presenza di equipaggio ad agente solo sull'intero convoglio, si violerebbe quanto disposto dalle normative vigenti che vietano l'abbandono del mezzo di trazione sui binari di corsa, se non posto in condizioni di stazionamento. Sempre per le norme regolamentari vigenti e per evidenti ragioni di capacità operativa, il macchinista agente solo sul convoglio, a nostro avviso, non è in grado di intervenire in caso di guasti alla parte rimorchiata: incendi, carri frenati, inconvenienti relativi al trasporto di merci pericolose ecc. Inoltre, nei casi in cui si dovesse prescrivere la così detta "marcia a vista" un solo macchinista sarebbe praticamente impossibilitato ad effettuare un controllo visivo continuativo su entrambi i lati del convoglio; lo stesso dicasi nel caso di necessità ad effettuare eventuali manovre. Per le ragioni fin qui esposte riteniamo che l'effettuazione dei treni merci con un solo agente "macchinista" presente sul convoglio rappresenti una situazione di potenziale rischio per la sicurezza del trasporto ferroviario. Tanto più che proprio l'organizzazione del lavoro a bordo treno, imperniata sul doppio macchinista, è stata alla base del principio che ha perseguito la desertificazione delle stazioni e dei posti movimento lungo le linee.

La scrivente evidenzia che il datore di lavoro (Crossrail Italia) non assicura, né sarebbe in condizioni di farlo, un "pronto soccorso" in caso di necessità; la Crossrail, difatti, percorre linee ferroviarie che presentano caratteristiche critiche e che non si prestano all'adozione dell'agente solo sul convoglio, per i motivi di seguito elencati:

- **non può essere garantita costantemente e continuativamente la comunicazione treno/terra a causa di zone non coperte dal sistema GSM-Railwas;**
- **sono presenti numerosi tratti di linea in gallerie di costruzione secolare, peraltro non illuminate e di certo mancanti di standard minimi a garanzia di eventuali tempi certi e rapidi per il soccorso, nonché viadotti;**
- **il distanziamento dei treni viene garantito dal Blocco Elettrico Conta Assi/Blocco Elettrico Automatco gestito e telecomandato da un Dirigente Centrale Operativo con sede posta a molti chilometri di distanza dalle stazioni coinvolte;**
- **le stazioni "tele-gestite" che sono la quasi totalità delle stazioni, risultano tutte impresenziate, ossia, senza la presenza di operatori sul posto.**
- **tratti di linea che attraversano zone boschive inaccessibili dall'esterno della sede ferroviaria; va inoltre precisato che il tratto di linea Domoossola-Novara via Borgomanero è a binario unico per entrambi i sensi di marcia.**

Negli anni scorsi più volte il Coordinamento Tecnico delle Regioni e delle Province autonome di Prevenzione nei luoghi di lavoro ha evidenziato che:

qualunque sia il sistema di comunicazione adottato questo dovrà comunque garantire una continuità e funzionalità in tutte le possibili situazioni (infrastrutturali, ambientali, metereologi che, ecc.) evitando, in ogni caso, deficit di comunicazione; comunicazione che dovrà garantire, oltre all'attivazione del sistema di allarme, anche la gestione dell'intera fase emergenziale

E' nostro dovere, quindi, segnalare a tutte le strutture in indirizzo, e per la competenza che ad ognuna spetta, i fortissimi dubbi in merito all'adeguatezza del Documento Valutazione Rischi dalla Crossrail Italia, in merito all'attività che si propone di svolgere; questo perché, al di là di qualsiasi valutazione del rischio presentata, in caso di malore del macchinista

UILTRASPORTI

Segreteria Regionale Lombardia

Via Campanini, 7 - 20124 MILANO - Tel. 02/6711035- Fax 02/671103550

lombardia@uiltrasporti.it



solo, per le criticità sopra descritte, risulterebbe seriamente a rischio la circolazione ferroviaria, oltre a non soddisfare il dettame del DM 388/03 riguardante il pronto soccorso ai lavoratori durante l'attività lavorativa.

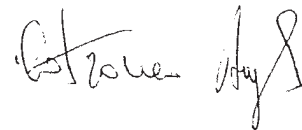
Come sarebbe possibile raggiungere un treno fermo in punti inaccessibili con dei mezzi di soccorso? Gallerie e viadotti anteguerra che in alcuni casi non hanno neppure gli spazi laterali che consentono di scendere dal locomotore; località lontane da qualsiasi punto di accesso che in situazione di malore dell'unico macchinista presente sul convoglio genererebbe una situazione in netto contrasto rispetto a quanto previsto dal DM 388/03 con un serio rischio per la salute e la sopravvivenza stessa del lavoratore.

*Diversamente, come oggi succede, con la presenza di due macchinisti, in caso di malore di uno dei due, l'altro conduce il treno nel punto più opportuno per far sì che i soccorsi possano espletare al meglio e in tempi rapidi il loro intervento. **In caso poi di guasti o di necessità operative ambito infrastruttura, la ridondanza dell'equipaggio permette di operare in totale sicurezza ed in ottemperanza delle norme (Dlgs.81, DM 388/03).***

Per quanto fin qui esposto si richiede alle strutture in indirizzo un intervento di verifica rispetto a quanto indicato all'oggetto; una verifica rispetto a comportamenti da cui possano scaturire rischi per i cittadini/lavoratori coinvolti; provvedimenti, da parte della Autorità Giudiziaria e, qualora ne ricorresse la necessità, nei confronti delle Imprese Ferroviarie che si rendessero responsabili della inosservanza di norme e leggi che regolamentano le dinamiche del lavoro e della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Milano 13/3/2014

p. la UILTRASPORTI Lombardia
Cotroneo Angelo





ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot n° **001450/2014**
03/03/2014

UILTRASPORTI
Segreteria Nazionale
Via di Priscilla, 101

00199 ROMA

OGGETTO: Crossrail Italia – regolamento CE 352/09, Direttiva 1/2012 ANSF

Riferimento: nota UILTRASPORTI prot. 669/2014/MB/RM/cp dell'11/02/2014

In esito alla nota a riferimento, si comunica di avere chiesto all'Impresa ferroviaria medesima la trasmissione, ai sensi del punto 3.3 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" emanate con il decreto ANSF 4/2012, delle disposizioni e prescrizioni adottate al riguardo in conformità al regolamento in oggetto e degli ulteriori elementi necessari ad illustrare la situazione segnalata.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli



ANSF Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
prot n° 002359/2014
31/03/2014

UILTRASPORTI
Segreteria Nazionale
Via di Priscilla, 101

00199 Roma

p.c. **PROCURA DELLA REPUBBLICA DI VERBANIA**
Presso il Tribunale di Verbania
Corso Europa, 3

28922 Verbania

p.c. **ASL DOMODOSSOLA**
Dott. Romano Ferrari
Via Scapaccino, 47

28845 Domodossola

p.c. **CROSSRAIL ITALIA s.r.l.**
Scalo Ferroviario Domo 2

28851 Beura Cardezza (VB)

OGGETTO: Crossrail Italia – regolamento CE 352/09, Direttiva 1/2012 ANSF.

Riferimento: nota ANSF protocollo n° 001450/2014 dello 03/03/2014.

Facendo seguito alla nota a riferimento, si comunica che l'Impresa ferroviaria Crossrail, con nota protocollo 669/2014/MB/RM/cp dell'11/02/2014, in riscontro di quanto segnalato da codesta O.S., ha comunicato di aver intrapreso, ma non ancora concluso, il processo di applicazione del Regolamento (CE) 352/2009 alla modifica organizzativa consistente nella effettuazione dei treni merci su linee di RFI con la presenza di un solo agente alla condotta dei mezzi di trazione e pertanto di non aver ancora emanato le specifiche Disposizioni e Prescrizioni di esercizio atte a disciplinarla.

Relativamente a quanto ulteriormente segnalatoci dalla Segreteria Regionale Lombardia di codesta O.S. con nota del 13/03/2014, recante per oggetto il "Mancato rispetto del DM 388/03 da parte del datore di lavoro Crossrail Italia; inadeguatezza della Valutazione del rischio D.lgs. 81 e successive modifiche", indirizzata anche alla Procura della Repubblica di Verbania presso il Tribunale di Verbania, alla ASL di Domodossola e, per conoscenza, all'impresa ferroviaria in oggetto, che leggono per conoscenza, si fa presente che un eventuale pronunciamento di questa Agenzia in ordine alle modalità di attuazione da parte dell'Impresa Crossrail della suddetta modifica organizzativa non può prescindere dalla presa visione delle specifiche Disposizioni e Prescrizioni di esercizio che, nel rispetto dei principi di sicurezza stabiliti da questa Agenzia con l'emanazione del decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012, l'Impresa ferroviaria dovesse emettere per disciplinarla.

Si fa infine presente che questa Agenzia, in base all'articolo 2, comma 3 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 "Attuazione delle Direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", non ha competenza sulla sicurezza e l'igiene dei luoghi di lavoro.

Il Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
