



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, 21 novembre 2011

Prot. n° 253/S.G./Or.S.A.

Spett . A.N.S.F.

Oggetto: presenziamento treni

Per quanto attiene l'argomento in oggetto la normativa che contempla tale operazione di presenziamento è sostanzialmente racchiusa nell'ambito degli articoli: 15 I.S.D. e 6 R.C.T.

Con la presente si evidenzia che, contrariamente a quanto previsto, il gestore dell'infrastruttura (RFI) omette il presenziamento cui all'art.15, comma 3 I.S.D., che seppur in presenza di R.T.B. (rilevatore temperature boccole) in opportuni punti delle linee, non viene effettuato sul lato opposto F.V..

La vigente normativa prevede che tale presenziamento non sia previsto nel caso in cui la distanza di percorrenza non sia superiore a 60 km estensibile a 70 km per le linee autorizzate da una Unità Centrale.

In aggiunta è previsto che su linee gestite da D.C.O., tale presenziamento sia obbligatorio in impianti cosiddetti "intermedi" e/o stazioni "porta"; ulteriore restrizione alla normativa generale è prevista sulle linee a dirigenza locale nelle quali la distanza viene ridotta ad almeno 30 km.

Si chiede a codesta rispettabile Agenzia di valutare l'opportunità di rendere obbligatorio ai fini della sicurezza, tale presenziamento, considerando che anche nelle linee con R.T.B., si possono verificare casi di spostamento carichi, teloni e oggetti pendenti, nonché sporadici casi di porte aperte, code irregolari, principi d'incendio, ecc, non rilevabili da alcuna apparecchiatura attualmente in uso.

La Segreteria Generale Or.S.A. Ferrovie
Luigi Pacella

Oggetto: segnalazione Or.S.A. relativa al presenziamento dell'infrastruttura.

Riferimento: nota dell'Or.S.A. – Segreteria Generale, prot. 253/S.G./Or.S.A. del 21/11/2011

In relazione alla nota a riferimento, si comunica di aver trasmesso ad RFI quanto segnalato da codesta Organizzazione Sindacale al fine di provvedere all'immediato ripristino del rispetto della normativa vigente in caso di situazioni ad essa difformi.

Riguardo a quanto proposto nella medesima nota a riferimento, si fa presente che nell'attuale assetto del sistema ferroviario, come delineato dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento della direttiva 2004/49/CE sulla sicurezza delle ferrovie, "ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro".

In tale assetto le Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, norma cogente a tutti gli effetti e di valenza superiore a qualsiasi normativa nazionale, recita quanto segue:

"4.2.2.4 Sicurezza dei passeggeri e del carico

4.2.2.4.1. Sicurezza del carico

L'impresa ferroviaria deve accertarsi che i veicoli siano caricati in modo sicuro e che la sicurezza del carico sia garantita per tutto il viaggio.

4.2.2.4.2. Sicurezza dei passeggeri

L'impresa ferroviaria deve garantire che il trasporto passeggeri sia effettuato in condizioni di sicurezza alla partenza del treno e nel corso del viaggio.

Alla luce di quanto sopra appare evidente che la normativa richiamata nella nota a riferimento rappresenta uno degli esempi, piuttosto frequenti nella normativa di esercizio ereditata dall'assetto precedente, di commistione tra normativa di sicurezza dell'esercizio e aspetti organizzativi e gestionali. Tale commistione è una delle principali motivazioni alla base del riordino del corpus normativo che, come è noto a codesta O.S., questa Agenzia sta portando avanti.

Tuttavia la problematica sollevata da codesta O.S. ha senza dubbio una notevole rilevanza sotto il profilo della sicurezza ed ha, pertanto, formato oggetto di particolare attenzione da parte di questa Agenzia, che la sta affrontando nei termini di seguito descritti.

Fermo restando quanto sopra richiamato riguardo ai compiti delle Imprese ferroviarie, nel nuovo assetto il Gestore dell'infrastruttura, comunque, è tenuto a garantire il funzionamento sicuro della propria parte di sistema.

A tal fine questa Agenzia, già con la direttiva 1/dir/2010, ha indicato al Gestore dell'infrastruttura la necessità di prevedere sulla rete l'installazione di dispositivi tecnologici atti a garantire un ulteriore livello di controllo del materiale rotabile circolante da installare sulla rete e in particolare nei punti "sensibili". In particolare ci si riferisce, fra l'altro, ai portali multifunzione, in fase di sperimentazione da parte di RFI, che consentono di verificare gli aspetti più rilevanti per l'effettuazione in sicurezza del trasporto ferroviario, quali il rispetto della sagoma, la presenza di

temperature anomale delle boccole o di principi di incendio, la presenza di eventuali sovraccarichi e la fuoriuscita di merci pericolose.

Parallelamente questa Agenzia ha promosso l'istituzione di un tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per fornire indicazioni sulle priorità in materia di sicurezza in modo da mettere in condizione le strutture ministeriali di assumere le conseguenti decisioni in materia di Contratto di programma con RFI S.p.A..

Tali due azioni parallele hanno consentito di conseguire un importante risultato che è consistito in una ampia rimodulazione, condivisa fra RFI e Ministero, delle risorse disponibili sul Contratto di programma per accelerare e potenziare l'attuazione del "Piano della Sicurezza" già contenuto nel Contratto di programma stesso.

In particolare sono state individuate risorse pari a 170 milioni di euro, originariamente destinate ad altri investimenti, per l'avvio di ulteriori interventi sui seguenti programmi: rilevatori di temperatura boccole, sistema controllo marcia treno, protezione cantieri e mezzi d'opera, ecc..

Nelle more della progressiva attuazione di tali programmi è stata data indicazione al Gestore dell'infrastruttura (cfr. relazione annuale) di valutare correttamente l'impatto della sostituzione della operatività dell'uomo con le nuove tecnologie.

In tale ottica le segnalazioni che pervengono a questa Agenzia, come quella cui si riscontra, sono utili per individuare eventuali criticità ed assumere le conseguenti iniziative nei confronti degli operatori.

IL DIRETTORE

ing. Alberto Chiovelli

