

**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie
Segreterie Nazionali**

Oggetto: ANSF e lo stato del processo di riordino normativo

In riferimento all'incontro del 18 dicembre u.s. con la Dirigenza dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è stato trasmesso, dalla stessa Agenzia, un documento informativo di sintesi che alleghiamo alla presente. Tale documento, che precisa importanti aspetti circa lo stato del riordino normativo, purtroppo non accoglie interamente le richieste più volte presentate dalle OO.SS. Nazionali realizzando, tuttavia, un importante riferimento per il proseguimento del confronto con ANSF visto anche lo specifico protocollo relazionale che le parti hanno deciso di predisporre e condividere sull'intero ambito delle competenze dell'Agenzia.

In sostanza, il documento contiene:

- La conferma, da parte del Gestore Infrastruttura, dell'attuale quadro normativo emanato dall'Agenzia con decreto 4/2012 escluso il superamento dei segnali permissivi di BA disposti a via impedita, poiché interessato da nuove procedure;
- La conferma da parte delle Imprese Ferroviarie dell'attuale quadro normativo quale sistema di riferimento;
- La garanzia che eventuali modifiche all'attuale quadro normativo possono eseguirsi solo a seguito dell'espletamento delle procedure previste dal Reg 352/2009;
- L'avvio di attività di monitoraggio sul Gestore Infrastruttura e sulle Imprese Ferroviarie a tutto il 2013 al fine di vigilare sulla corretta applicazione del Decreto 4/2012;
- La conferma dell'attuale normativa nazionale sul dispositivo "vigilante";
- La conferma dell'invio, da parte di Rfi, di una proposta per la gestione in caso di guasto dei P.L. tesa alla riduzione dei livelli di rischio.

Per quanto attiene i compiti del "Capo Treno", è confermata la normativa contenuta nel decreto 4/2012 in particolare per quello che riguarda il licenziamento dei treni.

Il Direttore di ANSF si è detto disponibile ad accogliere le proposte avanzate dalle OO.SS. qualora risultassero utili a migliorare il grado di sicurezza del sistema ferroviario, tramite anche la conferma di parti dell'attuale normativa vigente.

Come OO.SS. riteniamo insoddisfacenti le risposte dell'Agenzia sulle questioni a più riprese poste e riconducibili:

- All'eccessivo ricorso alla promiscuità delle mansioni;
- Al ruolo degli agenti che svolgono le funzioni tipiche della figura del "Capo Treno" che, al fine di contribuire al mantenimento degli attuali standard di sicurezza, devono conservare le attribuzioni ad oggi previste;
- Alla notevole frammentazione delle responsabilità tra ANSF, I.F. e Gestore Infrastruttura.

Nella ferma volontà di perseguire tali richieste, valuteremo tutte le azioni possibili, compreso il ricorso alle istituzioni preposte utilizzando prioritariamente il tavolo di confronto che discende da protocollo relazionale tra ANSF e OO.SS. Nazionali.

Roma 11 gennaio 2013

Le Segreterie Nazionali

INCONTRO DEL 18 DICEMBRE 2012 FRA ANSF E OO.SS.

In data odierna il Direttore dell'ANSF informa le OO.SS. circa lo stato di attuazione del riordino normativo, anche in coerenza con il Protocollo siglato in pari data. Riguardo all'entrata in vigore del decreto n.4/2012, il direttore comunica che, allo stato attuale, il Gestore dell'Infrastruttura ha formalizzato che in adempimento a quanto richiesto al punto 3 della Direttiva 1/dir/2012 del 9 agosto 2012 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, dal primo gennaio 2013 viene assunto, come norme di interfaccia di cui al punto 2.3 delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" emanate dall'Agenzia con decreto 4/2012, il sistema normativo attualmente vigente (il cosiddetto "sistema di riferimento"), ad eccezione della modifica descritta nel successivo punto a).

Anche le Imprese Ferroviarie hanno comunicato la scelta di assumere come "sistema di riferimento" il quadro normativo attuale.

Rispetto ai quesiti posti dalle OO.SS. , il direttore dell'Agenzia, inoltre comunica che:

- a) RFI ha introdotto con la disposizione di RFI n. 12/2012 una nuova procedura per la gestione del superamento dei segnali permissivi di blocco automatico disposti a via impedita, per renderla coerente con il nuovo e più restrittivo principio introdotto dall'ANSF con il citato decreto 4/2012;
- b) eventuali future modifiche al "sistema di riferimento" assunto dagli operatori potranno avvenire solo a seguito dell'espletamento delle procedure previste dal Regolamento comunitario n. 352/2009 e, ovviamente, dovranno essere coerenti con i principi contenuti nel decreto 4/2012 dell'ANSF;
- c) contestualmente all'entrata in vigore del decreto 4/2012 verrà avviata una attività di monitoraggio circa la corretta applicazione dello stesso, comprendente anche la vigilanza sulle attività di competenza degli operatori ferroviari, che si protrarrà presumibilmente fino alla fine del prossimo anno;
- d) riguardo ai P.L. RFI ha comunicato che invierà una proposta riguardante interventi (normativi, tecnologici e infrastrutturali) miranti alla riduzione dei livelli di rischio; per ciò che riguarda la gestione dei P.L. in caso di guasto o danneggiamento, nelle more dell'attuazione dei suddetti provvedimenti da parte di RFI, gli operatori potranno adottare le attuali modalità operative che risultano coerenti con il principio di cui al punto 15.1 dell'Allegato B al decreto 4/2012;
- e) ANSF ha inviato una comunicazione a tutti gli operatori in cui viene chiarito che nelle more dell'attuazione degli interventi tecnologici riguardanti l'installazione dei punti informativi sui "binari lunghi" devono essere adottate, anche dalle Imprese Ferroviarie, le necessarie mitigazioni comprese le procedure previste dalla normativa previgente al decreto 4/2012 con riferimento al licenziamento dei treni;
- f) riguardo al "vigilante" il riordino normativo non introduce modifiche alla attuale normativa nazionale, con particolare riferimento a quanto previsto dalla direttiva del Ministero dei Trasporti n° DG 4/Div5 0044725 del 20.10.2006 riguardante le modalità di utilizzo del dispositivo vigilante ed alla direttiva ANSF n. 1/dir/2009 del 3.06.2009 avente per oggetto "Circolazione dei treni non protetti dai sistemi di protezione della marcia del treno e utilizzo del dispositivo vigilante dal 01 luglio 2009";
- g) non è stato ancora emanato il decreto legislativo concernente la definizione delle sanzioni per gli operatori in caso di inosservanza delle norme emanate dall'Agenzia.