

SEGRETERIA REGIONALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

FOGLIO INFORMATIVO STAMPATO IN PROPRIO - ANNO 6, N. 149 – FEBBRAIO 2013



RIORDINO DEL QUADRO NORMATIVO IN MATERIA DI SICUREZZA DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

Firenze, 20 febbraio 2013



Riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria

Firenze, 20 febbraio 2013

Argomenti dell' incontro

- Punto sullo stato di avanzamento del processo
- Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali pervenute dopo l' ultimo incontro

Punto sullo stato di avanzamento del processo

Entro l'entrata in vigore del decreto 4/2012 (01/01/2013) gli operatori avrebbero dovuto emanare proprie disposizioni e prescrizioni di esercizio atte a garantire la coerenza col nuovo quadro normativo.

In particolare:

- Il Gestore ha emanato le procedure di interfaccia tra il proprio personale e quello delle Imprese per la gestione del nuovo principio normativo concernente il superamento dei segnali permissivi e l'autorizzazione ad escludere le funzioni di protezione della marcia del treno .
- Tutte le Imprese (tranne 2) hanno assunto come proprio “sistema di disposizioni e prescrizioni” la normativa previgente al decreto 4/2012.

Punto sullo stato di avanzamento del processo

- **10/12/2012:** RFI emette la Disp. 12/2012 “Modifiche alla procedura per il superamento dei segnali permissivi sulle linee attrezzate con blocco elettrico automatico”.
- **19/12/2012:** RFI assume come proprie disposizioni e prescrizioni il sistema normativo previgente con le modifiche apportate dalla Disp. 12/2012.
- **19/12/2012:** ANSF evidenzia non conformità di tale disposizione ai principi dell’RCF.
- **21/12/2012:** ANSF ribadisce alle Imprese la necessità di conformarsi, per gli aspetti di interfaccia, alle procedure emanate dal Gestore.
- **02/01/2013:** ANSF sollecita il Gestore ad emanare gli opportuni provvedimenti per eliminare i disallineamenti tra la proprie disposizioni e prescrizioni e i nuovi principi introdotti dal decreto 4/2012 e relativi allegati.
- Emanata la nuova disposizione di RFI “Modifiche al Regolamento sui segnali inerenti al superamento di un segnale permissivo di blocco automatico disposto a via impedita e procedura di interfaccia per la concessione dell’autorizzazione all’effettuazione dell’operazione di Supero Rosso o di esclusione del Sistema di protezione”.

RUOLO DEL CAPOTRENO

- Introdotta, come elemento di maggior chiarezza, il principio che le comunicazioni inerenti alla sicurezza della circolazione debbano avvenire direttamente tra regolatore della circolazione e personale di condotta.
- Rafforzato il ruolo del Capotreno a garanzia della sicurezza dei passeggeri nelle fasi di imbarco, durante il viaggio e nelle situazioni di emergenza.
- Non previsto alcun divieto all'attribuzione, al Capotreno, di altre funzioni connesse con la circolazione.
- Ribadito (nota prot. ANSF 9581/12 del 7/12/2012) che in mancanza degli adeguati supporti tecnologici non è possibile modificare i compiti ad oggi attribuiti al Capotreno.

Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali

PROBLEMATICA PORTE

- Dal 1° gennaio u.s. oltre alle norme introdotte dall'Agenzia sulle porte sono obbligatori i dispositivi cosiddetti di lateralizzazione.
- Ribadita, alle imprese ferroviarie, la necessità di applicare i principi dell'RCF che disciplinano la problematica in questione vietando in particolare che un treno esca dall'impianto di manutenzione con guasti alle porte o al sistema di segnalazione del blocco delle stesse.
- Effettuata attività ispettiva che ha evidenziato problematiche di malfunzionamento dei sistemi di lateralizzazione sugli IC.
- Verificati disallineamenti fra i principi del decreto 4/2012 e la DEIF 4.4 di Trenitalia.
- Chiesti chiarimenti a Trenitalia e, avendo avuto risposte non soddisfacenti, è stato fissato a riguardo un incontro con Trenitalia.

Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali

VIGILANTE

- Allo stato attuale per i dispositivi che sono stati esclusi tramite e-vig (in quanto presentavano problematiche legate alla salute e sicurezza del lavoro) continua ad applicarsi la “direttiva Bianchi”.
- Risulta che Trenitalia ed altre Imprese si siano attivate per programmare modifiche agli attuali dispositivi prevedendo l'introduzione di punti di reiterazione.