



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.sindacatoorsa.it

e-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 30 Novembre 2009

Prot. 208/S.G./Or.S.A.

A.N.S.F.

Al Direttore Ing. Alberto Chiovelli
Firenze

Oggetto: schema di decreto "O/09" concernente le "Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre".

Con riferimento allo schema di decreto in oggetto riteniamo utile esporre preliminarmente alcune considerazioni di carattere generale.

Il primo rilievo attiene alle "azioni mitigative" proposte che, proprio per la natura che rivestono, non possono essere considerate risolutive ed incidono, conseguentemente, sull'efficacia delle modifiche stesse in modo marginale.

La scrivente auspica " proposte risolutive " delle criticità ritenute responsabili degli inconvenienti e dei conseguenti incidenti al fine di rendere efficaci le soluzioni.

Il secondo rilievo interviene sulla condivisa affermazione che l'apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni (SCMT) consente, in Manovra, esclusivamente il controllo del limite di velocità massima di 30 km/h.

Tale considerazione preliminare dell'Agenzia, evidenzia che la limitazione tecnica dell'attuale apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni (SCMT) non permette la definitiva soluzione del problema.

Ciò induce l'ANSF a proporre soluzioni alternative di concerto con RFI, che a parere della scrivente, sono dettate da considerazioni di carattere economico e risultano inadeguate e pericolose per la sicurezza.

Viene infatti riesumata, una soluzione assolutamente non condivisibile che contempla nuovamente l'utilizzo del vigilante (VACMA) quale forma di tutela della sicurezza dell'esercizio dimenticando che tale funzione non ha nessuna correlazione con gli istradamenti e con l'aspetto dei segnali ad essi relativi.

In relazione all'ipotizzata reintroduzione del vigilante, sottolineiamo che esso non costituisce elemento di mitigazione ma di incremento del rischio. Il fatto che tale apparecchiatura venga utilizzata in altri paesi non può condizionare in alcun modo i contenuti dell'ampia e univoca bibliografia nazionale e internazionale esistente su tale dispositivo. E' pacifico che il cosiddetto vigilante, non controlla la vigilanza dell'operatore; inoltre, la comunità scientifica, lo individua addirittura come un elemento che incrementa il rischio, poiché sposta l'attenzione dall'esterno all'interno della cabina di guida: il disastro di Crevalcore, del 7 gennaio 2005, lo ha drammaticamente dimostrato.

Ancora una volta una pericolosa scorciatoia che non possiamo in nessun modo condividere, anche perché esistono soluzioni percorribili, tecnologicamente in grado di assistere, l'agente di condotta anche per il servizio di manovra, e ridurre considerevolmente i rischi di incidenti che altrimenti restano sempre possibili dinanzi all'errore umano.

A tal fine riteniamo utile proporre la modifica dell'apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni SCMT affinché possa nella modalità Manovra gestire/controlare, oltre il limite di velocità, la disposizione dei segnali che regolano i movimenti di manovra.

Nei casi in cui la manovra, impegni enti e si svolga su binari non indipendenti da movimenti di treni o altre manovre, deve essere imperativa la norma per la presenza in cabina di guida di un secondo agente in grado di arrestare il convoglio.

Altri aspetti che proponiamo e segnaliamo come possibili modifiche riguardano l'aspetto dei segnali di manovra nello specifico quello per i segnali bassi.

Prendendo a riferimento quello che avviene su altre reti europee si potrebbe prevedere un terzo aspetto oltre quello di via libera (due luci sovrapposte) e di via impedita (due luci orizzontali) ovvero (due luci diagonali) via libera con avviso di via impedita.

Questa modifica avrebbe lo scopo di aumentare l'attenzione e preparare l'agente di condotta in anticipo rispetto al prossimo segnale.

Sempre in questa direzione si rende necessaria un'altra accortezza e cioè: se il movimento di manovra, nel suo percorso, utilizza binari non indipendenti da quelli di circolazione di altri treni o manovre, l'itinerario deve essere predisposto in tutta la sua completezza fino al punto prestabilito evitando la fermata al segnale basso posto a protezione del binario non indipendente.

Si ritiene, pertanto evidenziare l'obbligatorietà di utilizzo delle attrezzature di comunicazione e le varie modalità d'uso. A tal proposito vanno anche previste le caratteristiche tecniche dei sistemi da adottare che, a nostro avviso, devono essere del tipo "comunicazione aperta" e registrata.

Per consentire quindi all'agente di condotta la massima attenzione al solo controllo dei segnali fissi e ad eventuali ingombri che possono esistere sul percorso, proponiamo la dotazione per tutti i locomotori, e comunque per tutti i mezzi utilizzati per eseguire le manovre, di telefoni/radio su postazioni fisse, con viva voce funzionante e attivo. In tale contesto l'agente che esegue la manovra si metterà in comunicazione con il manovratore e manterrà attiva la comunicazione per tutto il tempo della manovra. In caso di mancanza o inefficienza del viva voce occorrerà prevedere la presenza di due agenti.

E' auspicabile inoltre per i grandi impianti e per le stazioni con grossi parchi (Milano Roma Torino Genova Br ecc. e per le località di servizio nelle quali la presenza del manovratore non è necessaria (comma 29 IPCL)) l'introduzione alla sezione 3.2 dei rispettivi F.L. di una carta planimetrica di facile consultazione che evidenzia i punti significativi della località al fine di rendere facilmente individuabile il percorso che il macchinista dovrà eseguire in manovra.

Altra questione da chiarire che interferisce in modo incisivo sulla sicurezza è rappresentata dalle procedure per l'effettuazione delle *manovre a spinta* al di fuori dei parchi o binari che interferiscono con gli itinerari di circolazione.

In merito riteniamo opportuno segnalare che tale particolare modalità di manovra debba essere utilizzata solo in particolari ambiti (parchi, binari, ecc.) comunque non interferenti binari o itinerari di circolazione.

Commenti ed osservazioni alla bozza di decreto 0/20009

Modifiche proposte all'art. 7 RCT / IPCL

Il nuovo comma 1 riordina l'attuale formulazione:

- assume il termine "rotabili" in luogo di "mezzi di trazione o di veicoli";
- precisa, solo formalmente, l'ambito territoriale in cui effettuare la manovra attraverso la sostituzione della parola "normalmente" con "interamente" e aggiungendo "inclusi i movimenti di cui al successivo comma 10".

L'unica osservazione che riteniamo degna di nota nella nuova stesura del punto 1 consiste nella frase "esclusi i movimenti dei treni" che a nostro avviso potrebbe, rispetto l'attuale formulazione, rendere indefiniti gli spostamenti del treno – esclusi la corsa in arrivo e partenza -, che per qualsiasi motivo si dovessero effettuare nell'ambito della località di servizio.

Comma 11 RCT/ IPCL

Riteniamo opportuno aggiungere nelle funzioni un punto dedicato ai "sistemi di comunicazione" (radio viva voce, registrata) e alle loro caratteristiche (apparecchi fissi sui mezzi di trazione). Tale punto dovrà definire attribuzioni e responsabilità del personale interessato.

Comma 11 bis RCT e comma 16 IPCL

Nel quarto alinea manca il riferimento alla NEAT parte II sezione III.

Nel quinto alinea si fa riferimento ad "altro sistema di comunicazione". Fare riferimento alla NEAT parte II sezione I altrimenti qualsiasi apparecchiatura, anche se scarsamente efficace, potrà essere utilizzata.

Comma 11 ter RCT comma 15 IPCL

In relazione alla formulazione proposta riteniamo si debba mantenere la preesistente normativa che escludeva le manovre a spinta.

Al quarto alinea viene posta in relazione la velocità delle manovre con la presenza di persone nei pressi dell'istradamento. Tale condizione non prevista dagli attuali regolamenti, in nessuna situazione d'esercizio, non mitiga il rischio e attribuisce pesanti responsabilità al personale che effettua la manovra.

Comma 11 quater RCT corrispondente al nuovo comma 27 bis IPCL

Riteniamo proporre la modifica del comma come di seguito.

Le manovre che si svolgono in tutto o in parte su binari non indipendenti da movimenti di treni in atto dovranno essere eseguite dalla cabina anteriore del rotabile di testa nel senso del movimento, ad eccezione del caso previsto al successivo comma 11 quinquies, dovranno essere effettuate con il freno continuo automatico attivo su tutto il treno ed essere assistite dall'SCMT; in mancanza di tale apparecchiatura di controllo della marcia, in cabina di guida, deve essere presente un altro agente in grado di arrestare il convoglio.

Comma 11 quinquies RCT corrispondente al comma 28 IPCL

Tenendo conto che in questa situazione anche con le nostre proposte la manovra non sarà mai assistita dal SCMT, non condividiamo nel primo capoverso del comma la quantificazione ("da un manovratore") di un solo manovratore che potrebbe risultare insufficiente per la lunghezza della colonna in movimento, la visibilità e le condizioni atmosferiche.

Comma 11 sexties RCT corrispondente al comma 29 IPCL

La riformulazione del comma in oggetto prevede l'inserimento del terzo alinea.

Tale nota deve intendersi riferita esclusivamente al personale che lavora costantemente nell'impianto. Il personale di macchina è quindi escluso in quanto conosce solo le norme riportate nel fascicolo linea.

Comma 13 bis RCT corrispondente all'art. 11 comma 2 IPCL

Non si comprende come l'utilizzo delle manovre a spinta possa essere ritenuta azione mitigativa degli inconvenienti e incidenti.

Riteniamo che tale particolare modalità di manovra debba essere utilizzata solo in particolari ambiti (parchi, binari, ecc.) comunque non interferenti i binari o itinerari di circolazione.

Comma 13 ter RCT

La formulazione del comma risulta poco chiara. Occorre da parte dell'ANSF indicare chiaramente quali altre norme specifiche debbano essere osservate durante le manovre.

Distinti saluti

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

