



Incontro con le Organizzazioni Sindacali ai sensi dell'articolo 5 commi 6 e 10 del D.Lgs. 162/2007

Roma, 27 gennaio 2017

ARGOMENTI DELL'INCONTRO

- **Applicazione del quadro normativo europeo alle reti regionali**
- **Fine del periodo di transizione del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247**
- **Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995**
- **Segnalazioni delle Organizzazioni sindacali**

ARGOMENTI DELL'INCONTRO

- **Applicazione del quadro normativo europeo alle reti regionali**
- Fine del periodo di transizione del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247
- Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995
- Segnalazioni delle Organizzazioni sindacali

AMBITO DI APPLICAZIONE DEL 162/2007...

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.

Articolo 2 – Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario italiano con l'esclusione di quanto previsto al comma 4 del presente articolo.
2. ...
3. ...
4. Il presente decreto **non si applica:**
 - a) alle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
 - b) alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
 - c) all'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci;
 - c-bis) alle ferrovie storiche, museali e turistiche che operano su una propria rete, comprese le officine di manutenzione, i veicoli e il personale che vi lavora.

Articolo 27 – Disposizioni transitorie e finali

1. ...
2. ...
3. ...
4. Sulle reti regionali non isolate e su quelle isolate interessate da traffico merci individuate dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n° 188, **l'applicazione delle disposizioni di cui al presente decreto è attuata quando risultino completati sistemi di attrezzaggio idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici delle medesime reti regionali a quelli della rete nazionale** per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza. Con successivi provvedimenti della direzione generale competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni interessate, sono fissati i termini entro i quali le suddette reti regionali devono completare i sistemi di attrezzaggio compatibili a quelli della rete nazionale. **Sulle reti regionali, per le quali non risultano completati gli adeguamenti tecnologici di cui sopra, possono continuare ad operare senza certificato di sicurezza le imprese ferroviarie controllate dal gestore dell'infrastruttura, o facenti parte della società che gestisce l'infrastruttura;** in tale caso il direttore di esercizio è responsabile di tutti gli obblighi di legge di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753.

... DOPO L'EMANAZIONE DEL 112/2015

Decreto legislativo 15 luglio 2015, n° 112

Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)

Articolo 1 – Ambito di applicazione

1. ...
2. ...
3. ...
4. Le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n° 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, **sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto.**
5. ...
6. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, **un decreto ministeriale, con il quale sono individuate le reti ferroviarie di cui al comma 4.** Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al primo periodo, si applica il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2005. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, altresì, con cadenza periodica, almeno quinquennale, ad apportare le necessarie modifiche al decreto di cui al primo periodo, per tener conto dell'evoluzione del mercato di settore. Le esclusioni di infrastrutture ferroviarie locali che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato ferroviario sono preventivamente notificate alla Commissione europea secondo le modalità di cui all'articolo 2, paragrafo 3 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, nell'ambito dell'attività istruttoria di aggiornamento del decreto ministeriale.

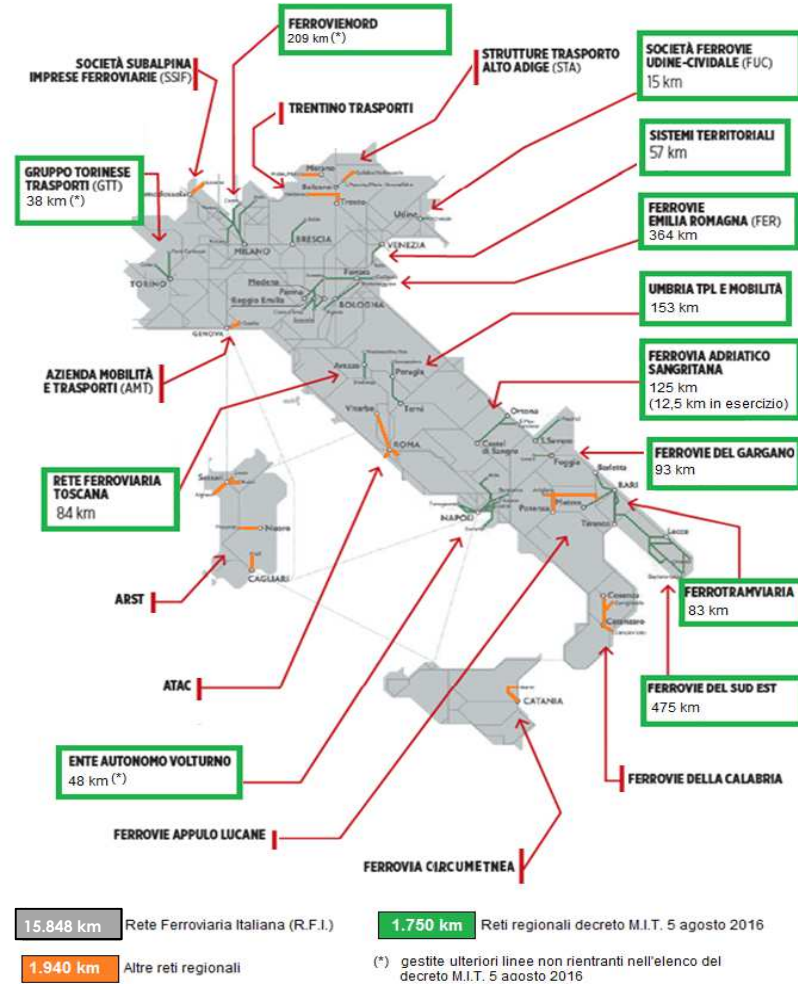
Articolo 10 - Certificato di sicurezza

1. ...
2. ...
3. **La disposizione di cui all'articolo 27, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, si applica sino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 1, comma 6. Decorso tale termine, il certificato di sicurezza è rilasciato dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.**

DECRETO MINISTERIALE 5 AGOSTO 2016

Individuazione reti regionali che ricadono nel campo di applicazione del D.LGS 112/2015

Linee ferroviarie	Gestore infrastrutture	Imprese esercenti i servizi di trasporto	Regione
Settimo Torinese-Rivarolo Canavese Rivarolo Canavese – Pont Canavese	Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.a.	Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.a.	PIEMONTE
Milano-Saronno Milano Bovisio-Erba-Asso Saronno-Como Saronno-Varese-Laveno Saronno-Novara Saronno-Seregno Seveso-Camnago Busto Arsizio/Vanzaghelio-Malpensa Aeroporto (Terminal 2)	FERROVIENORD SpA	TRENORD srl	LOMBARDIA
Udine-Cividale	FERROVIE UDINE-CIVIDALE s.r.l.	SOCIETA' FERROVIE UDINE-CIVIDALE s.r.l.	FRIULI VENEZIA GIULIA
Mestre-Adria	SOCIETA' SISTEMI TERRITORIALI SPA	SOCIETA' SISTEMI TERRITORIALI SPA	VENETO
Bologna-Portomaggiore-Dogato Ferrara-Codigoro Reggio Emilia-Guastalla Reggio Emilia-Ciano D'Enza Reggio Emilia-Gassuolo Reggio Emilia-San Lazzaro Modena-Gassuolo Casalecchio-Vignola Suzzara-Ferrara Parma-Suzzara Arezzo-Stia Arezzo-Sinalunga	FER s.r.l.	TPer s.r.l.	EMILIA ROMAGNA
Terni-Perugia-Sansepolcro Perugia-S. Anna	UMBRIA TPL E MOBILITA' SPA	UMBRIA TPL E MOBILITA' SPA	UMBRIA
San Vito-Lanciano-Castel di Sangro Torino di Sangro-Archi	Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.a	Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.a	ABRUZZO
Santa Maria Capua Vetere - Piedimonte Matese Benevento-Cancello	E.A.V. srl	E.A.V. srl	CAMPANIA
Bar-Lamasinata-Bitonto-Barietta Bar-Lamasinata-Aeroporto-Elvio S. Spirito Bar-Lamasinata-Quartiere S. Paolo	FERROTRAMVIARIA S.p.a.	FERROTRAMVIARIA S.p.a.	PUGLIA
Foggia-Lucera San Severo-Rodi-Peschici	FERROVIE DEL GARGANO srl	FERROVIA DEL GARGANO srl	
Bar-Taranto Martina Franca-Lecce Novoli-Nardo-Gagliano Leuca Casarano-Gallipoli Lecce-Gallipoli Maglie-Otranto	FERROVIE DEL SUD EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI srl	FERROVIE DEL SUD-EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI srl	



DECRETO MINISTERIALE 5 AGOSTO 2016

Individuazione reti regionali che ricadono nel campo di applicazione del D.LGS 112/2015

Entro il 15 dicembre 2016

- Presentazione delle istanze per il rilascio del certificato di sicurezza alle imprese

Entro il 15 gennaio 2017

- Adeguamento della struttura societaria ed organizzativa

Entro il 15 marzo 2017

- Presentazione delle istanze per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza ai gestori

Il processo di rilascio dei certificati di sicurezza è stato congelato in attesa del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza

PROVVEDIMENTI ANSF A SEGUITO DEL DECRETO MINISTERIALE 5 AGOSTO 2016

Nota ANSF 009956/2016 del 26/9/2016 (pubblicata sul sito)

- Individua i requisiti urgenti da soddisfare e le misure mitigative minime da adottare nel frattempo
- Impone l'obbligo di presentare programmi di adeguamento e di subordinare l'adozione di misure differenti da quelle ANSF ad un'analisi del rischio

Nota ANSF 010770/2016 del 19/10/2016 (pubblicata sul sito)

- Ribadisce che le eventuali misure alternative devono essere supportate da un'analisi del rischio ai sensi del Regolamento (UE) 402/2013, nelle more della quale mantenere le misure ANSF
- In nessun caso l'adozione di un secondo agente in cabina può consentire velocità massime superiori a 70 km/h in assenza della protezione automatica della marcia

Note verso le singole Aziende a seguito della valutazione delle loro risposte

- Mancano programmi di adeguamento per alcuni requisiti urgenti
- Mancano le analisi del rischio per le misure alternative o quelle presentate hanno criticità
- Alcune misure alternative sono risultate inaccettabili ($V_{max} > 70$ km/h senza protezione)

ARGOMENTI DELL'INCONTRO

- Applicazione del quadro normativo europeo alle reti regionali
- **Fine del periodo di transizione del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247**
- Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995
- Segnalazioni delle Organizzazioni sindacali

Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247

Dal **15 gennaio 2017** la condotta dei treni e delle manovre sulla infrastruttura ferroviaria nazionale e sulle reti funzionalmente non isolate individuate dal DM 5/8/2016 può essere affidata solo a macchinisti in possesso dei titoli previsti dal Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247:

- La **Licenza (di proprietà del macchinista)** rilasciata dall' Agenzia
- uno o più **Certificati Complementari** rilasciati da una IF o da un GI.

Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247

L'art. 27 «Attuazione progressiva e periodo di transizione» prevedeva:

- L'applicazione ai nuovi macchinisti dal 14/1/2012;
- L'applicazione ai macchinisti interoperabili entro il 14/1/2012 ;
- L'applicazione ai macchinisti che già operavano entro il 14/1/2017;

Tutte le abilitazioni **valide**, rilasciate in applicazione del precedente quadro normativo, sono state salvaguardate per tutti i macchinisti che già operavano sulla infrastruttura ferroviaria nazionale e sulle reti funzionalmente non isolate (comprese quindi tra le linee di cui al DM 5/8/2016).

La momentanea e giustificata assenza dal servizio di un macchinista dipendente da una IF/GI che non ha consentito la presentazione dell'istanza di conversione entro il 14/1/2017, è salvaguardata anche oltre tale termine.

Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247

- L'ANSF con decreto 8/2011 ha disciplinato, tra l'altro, la conversione dei titoli abilitativi rilasciati in applicazione del previgente quadro normativo.
- L'ANSF con **nota 010196/2016 del 3/10/2016** ha richiamato tutti gli operatori sull'imminenza del termine del periodo di transizione.

Il **Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247** stabilisce agli articoli 25 e 26 i soggetti incaricati dei **controlli** e dell'**accertamento** delle violazioni nonché dell'**irrogazione** delle relative **sanzioni** che possono essere, a seconda dei casi, sia a carico del macchinista che dell'Impresa ferroviaria o Gestore infrastruttura.

Decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247

- Dal 14 gennaio 2012 al 14 gennaio 2017 l'Agenzia ha rilasciato 15572 LICENZE che sono state prodotte dal Poligrafico di Stato e consegnate ai richiedenti all'indirizzo specificato nell'apposito modulo di istanza.
- La Licenza è un documento di riconoscimento;
- La licenza è stata classificata come carta valori e pertanto l'approvvigionamento dei semi-lavorati, l'immagazzinamento, la personalizzazione e l'invio al richiedente è trattato con i criteri previsti per questo tipo di documenti.

ARGOMENTI DELL'INCONTRO

- Applicazione del quadro normativo europeo alle reti regionali
- Fine del periodo di transizione del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247
- **Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995**
- Segnalazioni delle Organizzazioni sindacali

Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995

Origini del provvedimento:

- sentiti gli operatori europei la commissione ha ritenuto di non estendere il campo di applicazione della Direttiva 59/2007 (Direttiva macchinisti) anche agli altri componenti del personale del treno diversi dal macchinista;
- un gruppo di lavoro, istituito dall'ERA e costituito dalle autorità di sicurezza nazionali, dalle rappresentanze delle IF, GI e delle parti sociali, su incarico della Commissione ha elaborato una proposta di modifica alla STI Esercizio (Decisione **2012/757/UE**), per disciplinare la formazione e i requisiti del personale di accompagnamento dei treni e di quello di terra addetto alla preparazione del treno. La modifica è entrata in vigore con l'emanazione del **Regolamento UE 2015/995**;
- l'utilizzo dello strumento legislativo della «Decisione» e del «Regolamento» fa sì che la norma entri in vigore in ciascuno stato membro dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Europea senza necessità di recepimento.

Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995

Principali novità:

- l'ambito di applicazione geografico della **Decisione 2012/757/UE** è esteso a tutto il sistema ferroviario dell'Unione;
- sono definiti gli «elementi minimi di qualificazione connessi alla mansione di «Accompagnamento dei treni» e di «Preparazione dei treni» nonché le condizioni di salute e di sicurezza (contenuti e cadenze delle visite sanitarie, requisiti linguistici, valutazioni psicologiche);
- viene aggiornata la data entro la quale gli Stati membri notificano alla Commissione i piani nazionali di attuazione (1° luglio 2017);

Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995

A livello nazionale nella predisposizione del piano di attuazione ogni soggetto coinvolto contribuisce al piano prendendo le iniziative di competenza per dare piena attuazione alla STI Esercizio anche attraverso un piano temporale determinato in base all'impatto della norma europea sul quadro normativo nazionale in vigore:

- L'Agencia adegua le norme nazionali di competenza per rendere il quadro normativo nazionale conforme a quanto disposto dalla STI Esercizio;
- Le IF e i GI adeguano le procedure atte a soddisfare gli standard tecnici ed operativi in base ai contenuti della STI Esercizio.
- Le IF e i GI integrano le competenze minime individuate dalla Decisione 2012/757/UE con quelle eventualmente necessarie per svolgere il servizio tenendo conto dei veicoli utilizzati e dell'infrastruttura percorsa.

Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995

La nota [ANSF 000196/2017](#) del 10/1/2017 Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Specifica Tecnica di Interoperabilità Esercizio e Gestione del traffico emanata in allegato alla decisione 2012/757/UE e modificata dal Regolamento (UE) 2015/995 della Commissione dell'8 giugno 2015. Adozione dei principi introdotti dalla Specifica Tecnica di Interoperabilità Esercizio anche nelle norme nazionali.

È il provvedimento attraverso il quale l'Agenzia da attuazione anche alla parte di propria competenza come è imposto dalla normativa europea

Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995

La nota [ANSF 000196/2017 del 10/1/2017](#) :

Adeguamento delle norme nazionali (soppressioni) necessario per attuare i disposti della STI Esercizio per le attività di sicurezza:

- **Preparazione dei treni (assorbe le attuali formazione treni e Verifica dei veicoli);**
- **Accompagnamento dei treni**

Adozioni dei principi della STI Esercizio alle attività di sicurezza la cui disciplina è demandata allo stato membro:

- **Gestione della Circolazione;**
- **Manutenzione Infrastruttura;**
- **Manutenzione Veicoli**

ARGOMENTI DELL'INCONTRO

- Applicazione del quadro normativo europeo alle reti regionali
- Fine del periodo di transizione del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247
- Attuazione dei punti 4.6 e 4.7 della Decisione 2012/757/UE così come modificata dal Regolamento UE 2015/995
- **Segnalazioni delle Organizzazioni sindacali**

FORMAZIONE PERSONALE ESERCIZIO

Segnalazione

il personale di esercizio dell'Impresa Trenord riceve cospicua documentazione regolamentare senza una formazione in aula

ANSF

- con nota 003701/2016 del 31/3/2016 l'Agencia aveva già richiamato tutti gli operatori del settore interessati sulle modalità da adottare nei casi in cui fosse necessario aggiornare/modificare/incrementare il requisito professionale del personale impiegato in attività di sicurezza;
- durante l'analisi dei documenti delle Imprese ferroviarie pone particolare attenzione all'adeguamento dei programmi di formazione a seguito di modifiche normative intervenute e all'allineamento del personale che già opera e svolge attività ispettiva specifica sull'operato degli istruttori riconosciuti chiamati a determinare ed erogare bisogni formativi.

FORMAZIONE PERSONALE ESERCIZIO

Segnalazione

Al personale Trenitalia abilitato patente B2 vengono fatti firmare gli M47 senza alcuna formazione e senza che questo sia necessario tenendo conto quanto previsto nella DEIF24.4 punto 2.1 lettera «C».

ANSF

- l'Agenzia, come noto, non è competente sulla sicurezza del lavoro;
- con nota 007203/2015 del 2/9/2015 è stato imposto a Trenitalia di rilasciare, al personale che svolge manovra negli impianti, anche il CC categoria A anche se già in possesso del CC categoria B per il tratto di linea che comprende la località interessata;
- che la certificazione del requisito professionale a supporto del CC categoria A deve comprendere anche la conoscenza dell'impianto compreso quindi anche la conoscenza dei documenti che disciplinano le attività di manovra nell'impianto stesso, tra cui l'M47.

FORMAZIONE PERSONALE ESERCIZIO

Segnalazione

manca di formazione per l'aggiornamento al personale di condotta inviato a sostenere l'esame triennale per il mantenimento del certificato complementare.

ANSF

- l'Impresa ferroviaria ha l'obbligo di mantenere aggiornate le competenze degli agenti di condotta a prescindere dall'esame triennale imposto dal decreto legislativo 30 dicembre 2010, n°247;
- l'esame triennale non ha lo scopo di certificare nuove competenze al termine di una specifica formazione, come invece avviene nell'esame iniziale, ma quello di far emergere eventuali carenze non emerse durante la normale attività di seguito individuale;
- pertanto tutti i bisogni formativi che possono derivare da modifiche normative o cambiamenti nell'utilizzazione del personale devono essere preventivamente determinati, erogati e certificati (vedi anche nota dell'Agenzia 003701/2016 del 31/3/2016) ;
- alla stessa stregua eventuali carenze formative accertate (es. durante una scorta o a seguito di un inconveniente di esercizio) devono essere prontamente trattate come sopra prima della riutilizzazione del personale;

CIRCOLAZIONE TRA MI CENTRALE E GRECO PIRELLI: NUOVE DISPOSIZIONI RFI E TRENITALIA

Segnalazione

- la DEIF 51.0 Trenitalia e la corrispondente PE RFI non sono conformi alle norme ANSF prevedendo che non vengano date scheda treno e riepilogo prescrizioni
- spostamenti effettuati con a bordo il solo agente di condotta
- la condotta viene affidata a personale sprovvisto delle necessarie abilitazioni
- DEIF 51.0 applicata anche a trasferimenti di mezzi esclusi dal relativo campo di applicazione (mezzi pesanti e materiale senza intercomunicante)

Note ANSF verso l'OS

- viste le peculiarità del contesto applicativo, la documentazione consegnata è compatibile coi punti 4.12, 4.13 e 4.16 dell'RCF
- ai sensi del punto 4.28 dell'RCF è responsabilità dell'Impresa valutare la necessità di ulteriori agenti a bordo
- ribadito a TRENITALIA che la condotta deve essere affidata a personale in possesso di certificato categoria B1 o B2
- Trenitalia ha ribadito alla OS, con specifica nota, che la DEIF 51.0 si applica esclusivamente a locomotive isolate, ETR e mezzi leggeri.
- tale scelta è l'esito di una valutazione dell'IF e non deriva da vincoli normativi o di sicurezza imposti da questa Agenzia

PERSONALE DI CONDOTTA UTILIZZATO ANCHE COME PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO

Segnalazione

L'utilizzo del medesimo personale per svolgere attività di macchinista e di capotreno può determinare criticità connesse ai titoli abilitativi, alle procedure formative e all'operatività del personale

Note ANSF verso Trenitalia

- i titoli abilitativi e le procedure formative devono essere conformi al quadro vigente
- necessario valutare i rischi che un agente faccia confusione tra le procedure da applicare nelle due situazioni e adottare le misure conseguentemente necessarie

Risposte Trenitalia

- gli agenti possiedono i regolari titoli abilitativi (nota: confermato da audit ANSF)
- i titoli abilitativi e i processi formativi sono conformi alla normativa vigente
- ciascuna attività viene svolta in intervalli temporali nettamente distinti e nel rispetto dell'orario di lavoro

DISPOSITIVO IPA

Segnalazione

Presenti criticità nella formazione erogata sulle procedure di utilizzo del dispositivo IPA

Trenitalia e Trenord

Comunicati elementi in ordine alle criticità segnalate (presentati alle OOSS durante lo scorso incontro)

ANSF

- chiesto successivamente a Trenitalia di disciplinare le modalità di gestione delle avarie del sistema IPA, le relative modalità di circolazione, le eventuali mitigazioni adottate e rivalutare conseguentemente le necessità formative

Trenitalia

- a seguito di analisi del rischio individuata necessità di sola informazione
- il dispositivo è da considerarsi non funzionante solo a seguito del contemporaneo guasto sia dell'indicatore acustico sia di entrambi quelli ottici

ANSF

- in valutazione richiesta a Trenitalia di considerare il dispositivo non funzionante anche in caso di guasto del solo indicatore acustico o dei soli indicatori ottici

MITIGAZIONI TRENITALIA IN CASO DI GUASTO AL BP

Segnalazione

in deroga alla DEIF 4.7, Trenitalia utilizza materiale con BP guasto:

- il giorno successivo a quello in cui si è verificato il guasto, senza ripararlo e senza incrementarne il personale di scorta
- anche se il guasto è stato rilevato in fase di prima abilitazione

ANSF

Si chiede alle OOSS di fornire informazioni più dettagliate al fine di consentire l'effettuazione di apposite ispezioni e chiedere elementi di valutazione puntuali all'Impresa.

VIGILANTE

Segnalazione

Si chiede se i dispositivi di vigilanza installati a bordo dispongano dell'informazione «*intervento innescato per assenza di attività del macchinista*» da interfacciare con il sistema radio, come richiesto al punto 4.2.9.3.1 del regolamento (UE) 1302/2014 (STI Loc&Pass)

ANSF

- La STI Loc&Pass si applica al materiale nuovo e non al materiale esistente, tranne se soggetto a rinnovo o ristrutturazione, inoltre le STI non disciplina come processare l'informazione di avvenuto «*intervento innescato per assenza di attività del macchinista*»
- Nell'ambito delle competenze ANSF, il principio di sicurezza da soddisfare è costituito dal punto 10.7 dell'RCF (raggiungere e immobilizzare un treno non contattabile), recepito all'articolo 23 comma 21 dell'RCT RFI
- RFI ha sviluppato e reso disponibile alle IF la funzione GSM-R «*Allarme mancato riarmo freno*» che, oltre a inviare un allarme, consente anche la georeferenziazione del treno via GPS; tale funzione è adottata al momento solo da un numero ridotto di Imprese
- E' facoltà delle imprese soddisfare il requisito della STI Loc & Pass anche con funzioni differenti da quella RFI

Complessi in composizione multipla

Segnalazione

Su un episodio di Swing in doppia composizione arrestato per guasto in punto della linea dove il capotreno era impossibilitato a scendere per assistere passeggeri della seconda sezione, si chiede di:

- Chiarire l'origine della problematica che ha determinato l'arresto (si ipotizza un problema al sistema frenante già presentatosi su tale tipo di materiale)
- Imporre il presenziamento di entrambe le sezioni

Nota ANSF

- Trenitalia ha imputato il problema a un guasto del telecomando
- ANSF ha ribadito all'IF che la responsabilità della composizione dell'equipaggio è dell'IF medesima fermi restando i punti 4.28 e 4.29 del RCF.

Manovre su binari non indipendenti

Segnalazione

nel caso di manovre su binari non indipendenti da quelli di circolazione effettuate senza vigilante per problematiche evidenziate dalle ASL, Trenitalia dovrebbe applicare il punto 19.19 dell'RCF e non la sola limitazione a 20 km/h prevista dalla DEIF 24.5

ANSF a Trenitalia

- la limitazione di velocità non appare sufficiente a mitigare i rischi connessi alla mancata vigilanza dell'agente di condotta
- la DEIF 24 deve essere quanto prima allineata al punto 19.19 dell'RCF, adottando nel frattempo le misure mitigative necessarie a garantire il rispetto dei principi di sicurezza di ANSF in relazione agli specifici contesti di esercizio in cui tali misure vanno applicate.

Emanata ulteriore nota ANSF per ribadire a Trenitalia quanto sopra richiamato ma non essendo ancora giunta alcuna modifica SI ribadirà ulteriormente quanto sopra valutando provvedimenti restrittivi

Velocità d'ingresso nelle stazioni di testa

Segnalazione

FER e TPER prevedono velocità di ingresso in alcune stazioni di testa fino a 90 km/h.

Nota ANSF

Informata la OS che è stato imposto a FER e TPER di uniformare le proprie DE e PE alle norme in vigore sulla IFN (velocità di ingresso non superiore a 60 km/h o a 30 senza sistema di protezione)

Guasto al sistema di lateralizzazione

Segnalazione

Trenitalia prevede incremento personale di accompagnamento solo nelle stazioni/sedi presidio di impianto equipaggi.

Nota ANSF

Informata la OS che è stato imposto a Trenitalia di prevedere l'incremento del personale *“anche nelle stazioni facilmente raggiungibili da quelle sedi di impianti/presidi equipaggi”*.

Richiesta intervento ANSF

Segnalazione

- utilizzo da Trenitalia di carrozze OBB lateralizzate con in composizione carri auto non lateralizzati in contrasto con norme Trenitalia
- Utilizzo membrane protettive commutatori bypass composte di materiale che non ne rende riconoscibile l'uso
- Ristretto il campo di applicazione della procedura Trenitalia per gestione presunta caduta viaggiatori
- Problematiche connesse alle doppie composizioni (gestione eventuali casi di impossibilità del Capotreno di raggiungere il complesso da lui non presenziato)
- Interlocuzione tra regolatore e personale di accompagnamento per situazioni non connesse direttamente alla circolazione del treno

In corso di emanazione nota verso Trenitalia per valutazione criticità e adozione provvedimenti necessari, ribadendo i pertinenti punti dell'RCF.