SQUADRA MINIMA DI SCORTA AI TRENI

RIFERIMENTI NORMATIVI ANSFISA – ACCORDO 15.05.2009 - CCNL

La squadra di scorta sui treni si basa su tre aspetti normativi:

⇒ IL REGOLAMENTO CIRCOLAZIONE FERROVIARIA DI ANSFISA
⇒ L'ACCORDO DEL 15 MAGGIO 2009 CHE HA VALENZA CONTRATTUALE
⇒ IL CCNL CHE INTEGRA L'ACCORDO DEL 15 MAGGIO 2009

1) **La base di tutto risiede nel Regolamento Circolazione Ferroviaria (RCF) di Ansfisa. L'RCF attualmente in vigore (RCF 2012) all'art. 4.28 norma la questione della squadra di scorta con il seguente testo:**

"Sui treni, oltre all'Agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al Capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il Capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e di discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'agente di condotta".

Come scritto chiaramente su ogni treno che espleta servizio viaggiatori è obbligatoria la presenza del Capotreno e *"devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio."* **Questa la norma ANSFISA vincolante alla quale tutte le Imprese Ferroviarie devono attenersi nel prevedere nei contratti di lavoro (CCNL) e/o Accordi (integranti i CCNL) la squadra di scorta per i propri treni.**

2) **Quindi passiamo a come in Trenitalia, nel rispetto della norma ANSFISA, si definisce la squadra di scorta. In Trenitalia la squadra di scorta viene definita con l'Accordo del 15 Maggio 2009.**

Cosa dice l'Accordo 15 Maggio 2009 per gli equipaggi? Visto che deve rispettare la norma ANSFISA, l'Accordo in premessa (potete leggerlo in modo completo a questo link) elenca tutte le implicazioni con il soccorso, la tecnologia di protezione della marcia, la corrispondenza con le normative emanate e adottate, la sicurezza del lavoro etc. Quindi il fatto che tale accordo sia idoneo, come dice la norma ANSFISA, a "*garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio".*

Sulla base di questa premessa che rispetta la norma ANSIFA, Trenitalia e OO.SS. si sono accordati per un modulo di equipaggio che prevede:

⇒ PER I TRENI DPLH LUNGA PERCORRENZA:
- 1 Capotreno fino a 4 vetture
- 1 Capotreno + 1 CST fino a 12 vetture (ovviamente oltre 12 vetture un altro CST)

⇒ PER IL TRENI REGIONALI
- 1 Capotreno fino a 8 vetture
- 1 Capotreno + 1 CST per composizioni superiori

3) **Ovviamente il CCNL vigente integra l'accordo del 15 Maggio 2009**

⇒ **Il CCNL Attività Ferroviarie integra l'Accordo 15.05.2009 all'art.27 punto 2.1 lettera d) dove dice:** *"i moduli di equipaggio già operativi nelle aziende* (si parla di aziende perchè il CCNL AF vale per tutte le aziende ndr) *all'atto dell'entrata in vigore del presente CCNL restano confermati"***. Quindi conferma la validità dell'Accordo 15.05.2009 in Trenitalia. In più dice:** *"E' invece subordinato all'accordo in sede aziendale l'impiego di ulteriori moduli di equipaggio, sempre che siano coerenti con le disposizioni di ANSF"***. Quindi per superare l'Accordo 15.05.2009 ci vuole un altro accordo che ovviamente non c'è mai stato.**

⇒ **Il CCNL Aziendale integra l'Accordo 15.05.2009 all'art.13 punto 2.1 dove dice:** *"le parti confermano quanto previsto riguardo ai moduli di equipaggio già operativi nelle Società all'atto dell'entrata in vigore del presente contratto (..). E' invece subordinato all'accordo in sede aziendale l'impiego degli ulteriori moduli di equipaggio, semprechè siano coerenti con le disposizioni dell'ANSF (..)"***. In pratica stesso discorso del CCNL AF ovviamente.**

CONCLUSIONI

La situazione sulla squadra di scorta a livello normativo è quindi chiara. In pratica vale la squadra di scorta prevista dall'Accordo del 15 Maggio 2009 che il CCNL richiama (come spiegato sopra) e l'Accordo del 15 Maggio 2009 è stato firmato nel rispetto della norma ANSFISA che attualmente prevede (come descritto sopra) "*Sui treni, oltre all'Agente di condotta e, per i treni che effettuano servizio di trasporto passeggeri, al Capotreno, devono essere presenti gli altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, necessari a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.*".

QUINDI CHIUNQUE DICA IL CONTRARIO DICE SEMPLICEMENTE IL FALSO ED È SEMPLICEMENTE SMENTITO DA ANSFISA, ACCORDI E CCNL. IL CAPOTRENO "SOLO" CON COMPOSIZIONI OLTRE LE 4 VETTURE È VIETATO! PUNTO.

IN FUTURO?

Uno sguardo al futuro ci serve per smentire ancora di più le favole di chi vuole giustificare una grave irregolarità aziendale. Come sappiamo l'ERA (Agenzia Europea Sicurezza Ferroviaria) intende liberalizzare la normativa ferroviaria europea eliminando più vincoli possibili per le Imprese. Uno di questi vincoli riguarda la squadra di scorta e la possibilità per le imprese di decidere (in base alle valutazioni del rischio) se e quanti agenti di accompagnamento prevedere su un treno. Come di pubblico dominio l'ERA, e quindi ANSFISA a cascata, per opposizioni sindacali e questioni burocratiche europee, non ha modificato le norme in vigore (quindi rimane in vigore la norma ANSFISA su descritta) e, forse, il prossimo appuntamento per fare questa revisione (che non è detto vada in porto) sarà fra un paio d'anni.

SQUADRA DI SCORTA TRENI LH ES*-IC- ICN- EC- EN-EXP-UNITALSI

Classificazione treno	*Composizione treno*	***Squadra minima*** *(Tab. C) Acc 15.05.2009*
INTERCITY EUROCITY ICN ESPRESSI EURONIGHT UNITALSI ES*	4 vetture	**1CTR**
	5 vetture	**1CTR+1CST**
	6 vetture	**1CTR+1CST**
	7 vetture	**1CTR+1CST**
	8 vetture	**1CTR+1CST**
	9 vetture	**1CTR+1CST**
	10 vetture	**1CTR+1CST**
	11 vetture	**1CTR+1CST**
	12 vetture	**1CTR+1CST**
	13 vetture	**1CTR+2CST**
	14 vetture	**1CTR+2CST**
	15 vetture	**1CTR+2CST**
	16 vetture	**1CTR+2CST**
	17 vetture	**1CTR+2CST**
TRENI solo	*Composizione treno*	***Squadra minima (Tab. C)***
WL-CC 22-06	Qualsiasi composizione	**1CTR+1CST**

IN CASO DI MANCANZA SQUADRA DI SCORTA PRATICARE M40 ALL'IMPIANTO EQUIPAGGI TERRITORIALMENTE COMPETENTE ED ATTENDERE INTEGRAZIONE SQUADRA DI SCORTA. NESSUN COMANDO AZIENDALE IN VIOLAZIONE DELLA SQUADRA DI SCORTA HA BASI NORMATIVE.

M40 DA EMETTERE

Treno ___ del __/__/__ Si dà avviso al CPV Distributore ____ che non essendoci la squadra minima di scorta, come da Tabella C, accordo 15.05.2009 confermati dal CCNL in vigore, il treno non possiede le minime condizioni di sicurezza e normative per poter partire. Si chiede e si attende pertanto l'adeguamento della squadra di scorta nei termini contrattuali.