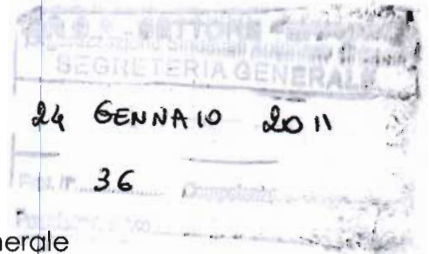


**Or.S.A.**  
Segreteria Generale  
via Magenta, 13

p.c. **LeNORD S.r.l.**  
Piazzale Cadorna, 14



00185 ROMA

20123 MILANO

**Oggetto: Circolazione dei treni EC effettuati da DB-OBB-LeNord**

**Riferimento:** nota OrSA Prot. n° 001/S.G./Or.S.A. del 03 Gennaio 2011

**Allegati:**

1. nota OrSA a riferimento
2. nota ANSF prot. 03425/09 del 26/06/2009
3. nota ANSF prot. 05259/09 del 24/09/2009
4. nota ANSF prot. 07564/10 del 26/11/2010

In esito alla nota a riferimento (allegato 1 alla presente nota) si comunica quanto segue.

1. Una stazione di confine, ai sensi della normativa vigente, è stazione di origine ai fini della verifiche di funzionamento del mezzo previste alla messa in servizio dello stesso; ne consegue che eventuali anomalie a dispositivi il cui utilizzo non è previsto sulla rete di provenienza (es.: SCMT) che si manifestino in tale località non possono essere considerate come guasti occorsi durante la marcia del treno. Pertanto un rotabile dotato di cabina di guida ubicata in testa al treno, la cui apparecchiatura SCMT al test nella stazione di confine risultasse inefficiente, è da considerarsi non idoneo al servizio da svolgere. E' compito dell'Impresa ferroviaria che garantisce la trazione sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale mettere in atto adeguati provvedimenti organizzativi volti a mitigare gli effetti sulla circolazione conseguenti all'indisponibilità del mezzo. Solo a titolo di esempio si ricorda che in passato sono stati stipulati accordi di interoperabilità tra operatori di diverse reti che prevedevano la prova dell'apparecchiatura Ripetizione Segnali nella stazione di origine situata oltre confine.
2. Riguardo al punto 2 della nota a riferimento, si rimanda a quanto già comunicato a codesta Organizzazione sindacale con le note di questa Agenzia ANSF 03425/09 del 26/06/2009 (allegato 2 alla presente nota) e ANSF 05259/09 del 24/09/2009 (allegato 3 alla presente nota).
3. Gli apparati radio installati nelle cabine guida subiscono un processo di accettazione che ne verifica la conformità alle norme di riferimento. Tali norme, definite per la funzionalità in questione a livello europeo, prevedono la possibilità di inviare la chiamata di emergenza a mezzo di un tasto dedicato. Nello specifico sulla locomotiva E190 il processo di accettazione dell'apparato radio non si è ancora concluso e il mezzo può circolare solo nel rispetto delle prescrizioni contenute nella relativa ammissione tecnica.
4. Relativamente al punto 4 della nota a riferimento, questa Agenzia, con nota ANSF prot. 07564/10 del 26/11/2010 (allegato 4 alla presente nota), ha già richiesto all'Impresa ferroviaria interessata la modifica delle procedure previste in tali casi.

Il Direttore  
Ing. Alberto Chiovelli



# 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.orsaferrovie.it](http://www.orsaferrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 03 gennaio 2011

Prot. n° 001/S.G./Or.S.A.

ANSF  
 Agenzia Nazionale  
 Per la Sicurezza delle Ferrovie  
 Prot. n° ANSF 00044/11  
 Firenze 04-01-2011

Direttore Ing. Alberto Chiovelli  
 A.N.S.F.

**Oggetto: Circolazione dei treni EC effettuati da DB-OBB-LENORD**

In relazione all'oggetto, si porta a conoscenza l'Agenzia in indirizzo di alcune criticità inerenti il servizio in questione che appaiono difformi alle attuali norme di circolazione e sicurezza.

- 1) Nella stazione del Brennero, il personale di Macchina italiano, dopo aver configurato i mezzi interoperabili per la circolazione su rete RFI, a fine autotest dell'SCMT riscontra l'inefficienza dell'apparato; inefficienza che permane anche dopo il secondo tentativo di autotest. Ci viene riferito che in tale evenienza i treni partono dalla stazione di Brennero e circolano fino a Verona senza la protezione dell'SCMT e dell'RSC, con il solo utilizzo del vigilante/sifa.  
 Il mancato funzionamento dei sistemi di sicurezza dovrebbe comportare la sostituzione del mezzo di trazione; al contrario, nonostante la frequenza della suddetta anomalia non risulta nemmeno che siano stati praticati interventi tecnologici/manutentivi idonei a rimuovere la problematica.
- 2) La società Le Nord utilizza un equipaggio treno che prevede un solo agente sulla locomotiva e un solo capo treno sul materiale rimorchiato, senza la possibilità di intercomunicazione/passaggio fra la cabina di guida e le carrozze. Nonostante le locomotive utilizzate siano di recente costruzione, esse non sono attrezzate con cab-radio, cosicché tutte le comunicazioni sono affidate al GSM-R di tipo palmare, seppur la copertura non sia garantita su tutto il percorso.
- 3) Sulle locomotive E 190, ultimamente utilizzate per la trazione dei treni in questione, è presente un GSM-R di tipo fisso che non è dotato della funzioni di emissione della chiamata di emergenza. Una mancanza che pone interrogativi sulla liceità del suo impiego.

- 4) In caso di guasto al sistema di comando e controllo del blocco delle porte (TB0), la procedura disposta dall'IF Le Nord, prevede che dopo l'ordine di partenza del Capo Treno, il Macchinista, seppur solo in cabina, debba controllare la parte rimorchiata durante la fase di partenza del treno, fino al raggiungimento della velocità di 5 km/h (bloccaggio automatico delle porte), al fine di assicurarsi che non ci siano indebite aperture delle porte. Un tale comportamento, dettato da una procedura aziendale, distrae il macchinista dalla guida, dal rispetto dei segnali e da tutto ciò che potrebbe costituire ostacolo o impedimento alla corsa del treno.

Quanto sopra viene rappresentato al fine di invocare un intervento dell'Agenzia in indirizzo volto a verificare le procedure della IF e a rimuovere le criticità eventualmente emerse.

Distinti saluti

Il Segretario Generale  
(Armando Romeo)



Prot. n° ANSF 03425/09

Firenze 26-06-2009

**Organizzazioni Sindacali**  
(elenco allegato)

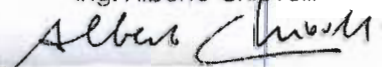
LORO SEDI

**OGGETTO:** Obbligo di apparecchi GSM-R collegati ad una antenna esterna (prescrizione RFI-DTC \A0010\P\2007\0001441). Chiarimenti richiesti da parte delle OO.SS. durante la riunione tenutasi il giorno 25 giugno 09 e quesito OrSA n°81/SG/OrSA del 25 giugno 2009.

In esito al chiarimento in oggetto, si fa presente che con la prescrizione RFI-DTC A0010\P2007\0001441 del 31/05/2007 è stata resa obbligatoria la presenza in cabina di guida del CAB-Radio o palmare con collegamento ad antenna esterna nel caso di condotta ad agente solo senza agente di accompagnamento.

Nella stessa prescrizione viene indicato invece come obiettivo da perseguire l'attrezzaggio con il medesimo equipaggiamento anche nel caso delle cabine di guida dei mezzi affidati ad un agente di condotta con agente di accompagnamento presente sul treno.

Il Direttore  
ing. Alberto Chiavelli



Segreteria Generale Or.S.A.  
Settore Ferrovie  
Via Magenta,13

00185 ROMA

**Oggetto: Collegamento terra-bordo e bordo-bordo. Attrezzaggio dei mezzi di trazione**

**Riferimento:** Nota Segreteria Generale Settore Ferrovie Prof. 90/S.G./Or.S.A. 6 luglio 2009

In esito alla nota a riferimento, per quanto di competenza di questa Agenzia:

- riguardo alla modalità di attrezzaggio delle cabine di guida dei rotabili con i sistemi di comunicazione di cui all'oggetto, si ribadisce quanto già comunicato con nota del 26 giugno 2009, prof. ANSF 03425/09;
- riguardo alle possibili conseguenze sul sistema di sicurezza, si fa presente che:
  - o nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria - assicurata tramite i sistemi di segnalamento, di sicurezza di terra e di bordo e le normative di esercizio - le "Norme di esercizio per il collegamento via radio terra treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile)" individuano la disponibilità di tali collegamenti come una possibilità di comunicazione per lo scambio delle comunicazioni registrate e non, previste dalle norme vigenti o necessarie in situazioni contingenti, configurando tale sistema come una alternativa agli altri sistemi di comunicazione disponibili,
  - o le Norme citate, al punto 3 della terza parte, sanciscono che "il ricorso alla chiamata di emergenza non sostituisce l'organizzazione prevista dalle vigenti norme per il caso di eventi che richiedono interventi di emergenza. Pertanto i provvedimenti interessanti la sicurezza della circolazione previsti dalle vigenti norme nei casi di emergenza, devono essere comunque adottati da tutti gli agenti interessati.";
- si evidenzia che la disponibilità del collegamento in oggetto consente di gestire in maniera indubbiamente più agevole e rapida le comunicazioni, rendendolo indispensabile per i convogli effettuati ad agente solo ed è questo uno dei motivi per i quali la normativa vigente ne ha imposto in tal caso la tempestiva adozione.

Fermo restando quanto sopra, tenuto conto delle prestazioni fornite dal citato sistema, questa Agenzia ha richiesto al gestore dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie lo stato della copertura della rete e di attrezzaggio dei rotabili e gli eventuali ulteriori programmi adottati.

Si ribadisce infine la disponibilità di questa Agenzia ad esaminare eventuali proposte di modifica alle norme e agli standard tecnici in vigore di competenza di questa Agenzia medesima che codesta Organizzazione sindacale volesse sottoporre.

IL DIRETTORE

(dott. ing. Alberto Chiovelli)  
*Alberto Chiovelli*

ALLEGATO 4



ANSF Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza delle ferrovie  
Prot. n° ANSF 07564/10  
Firenze 26-11-2010

LeNord S.r.l.  
Piazzale Cadorna, 14

20123 Milano

**OGGETTO:** Istruzione operativa del SGI IO 072 Rev 1 del 18/05/2010 - Norme di esercizio per porte a comando elettrico o elettropneumatico.

Si fa riferimento all'istruzione operativa del SGI in oggetto per richiedere una diversa formulazione del punto 8.1 in quanto non conforme al quadro normativo vigente applicabile alle procedure di licenziamento e di partenza dei treni.

Dal suddetto documento si riscontrano inoltre, tra i provvedimenti previsti a mitigazione della condizione "Porte non correttamente chiuse rilevate in corso di viaggio" (Punto 9), obblighi per il Gestore infrastruttura che si configurano come modifica normativa, che deve essere proposta nei modi d'uso con la preventiva condivisione del Gestore infrastruttura.

Si resta in attesa di un sollecito riscontro.

Il Direttore  
Ing. Alberto Chiovelli