

Roma, 09/02/2022

Prot. n. 03/07/SG

Spett.le
ANSFISA
Alla c.a. Dott. Domenico De Bartolomeo
Dott. Pier Luigi Giovanni Navone
Ing. Claudio Bargilli
ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

Oggetto: Richiesta delucidazioni in merito a movimenti di materiali come “treno” come “manovra” effettuati da agenti con CCA (Certificato Complementare Armonizzato) tipo A4

La scrivente Segreteria con la presente intende richiedere un parere rispetto al quadro normativo e legislativo di riferimento relativamente ad alcune criticità che starebbero emergendo nella società TRENITALIA TPER Scarl, rispetto alla **messa in servizio di alcuni treni viaggiatori** ad opera di **personale in possesso di certificato complementare A4** (della stessa società e di TreNord).

Attualmente, gli operatori con certificato A4 (D.lgs 247/2010) consegnano i materiali, alcuni dei quali capiturno, al personale in possesso di certificato B1 in “cambio volante” ovvero 15 minuti prima della partenza del treno.

Di fatto, la messa in servizio di un materiale con cambio volante tra operatori in possesso di certificato complementare di eguale livello, B1 appunto, permette di garantire un “collegamento di sicurezza” per quanto riguarda lo svolgimento di tutte quelle operazioni propedeutiche alla messa in servizio del materiale stesso; lo stesso tipo di certificato assicura un livello omogeneo tra gli operatori coinvolti.

Diversamente invece, accade per il cambio volante fra operatore patentato B1 e un operatore patentato A4, in quanto per la differenza di competenze e di profilo (CCA B1 – CCA A4), viene a mancare quel “collegamento di sicurezza” che permette al patentato B1 di sapere con certezza quali operazioni sono state svolte e quali no per la messa in servizio del materiale (omogeneità di formazione degli agenti coinvolti nella stessa catena di operazioni e controlli di sicurezza) .

In aggiunta a quanto sopra, si vuole sottolineare che l’operatore in possesso di patente B1, nel momento del “Cambio volante” non sa esattamente con chi si interfaccia (Agente con CCA B1 o A4) ed ha a disposizione solo 15 minuti di tempo, che sono appena necessari per scaricare il kit scheda treno e prendere visione delle prescrizioni.

Come ultima considerazione si vuole tenere conto del fatto che gli agenti in possesso di certificato A4, nonostante siano abilitati alla condotta per manovra dei rotabili, secondo la scrivente non potrebbero chiedere al regolatore della circolazione la richiesta di soccorso e/o la sostituzione del rotabile, essendo prerogativa esclusiva del CCA B1 (o eventuali deroghe scritte espressamente sul certificato A4 come “nota” qualora fosse permesso). L’agente in possesso del CCA B1 assume una posizione di garanzia per la sicurezza dell’esercizio ferroviario oltre che di SSL nei confronti del personale dell’equipaggio e dell’utenza per tutta la traccia oraria del treno.

Siamo a richiederVi, rispetto quanto evidenziato e per quanto di competenza di codesta Agenzia, se questa modalità organizzativa utilizzata per la messa in servizio di treni viaggiatori sia coerente con il quadro normativo di riferimento e con il SGS adottato dalla società e nello specifico se tali operazioni possono essere svolte dal personale certificato A4.

Inoltre, richiediamo se sia opportuno, nei confronti degli agenti con patente A4 avanzare nei loro confronti responsabilità non pertinenti al proprio certificato, ovvero fuori dallo scopo della formazione attualmente ricevuta.

Quindi, richiediamo chiarimenti in merito:

1. È ammessa la consegna di un materiale rotabile le cui operazioni propedeutiche alla partenza siano state effettuate da personale certificato con CCA tipo A4?
2. Quale formazione specifica e aggiuntiva (elencare: eventuali requisiti aggiuntivi; argomenti aggiuntivi; conoscenza macchina etc.) deve ricevere l’agente con CCA A4 dalla propria IF qualora sia comandato all’effettuazione di movimenti di materiali come “treno” o come “manovra” i quali hanno bisogno di autorizzazioni al movimento tramite segnali di 1^ categoria?
3. È previsto dalla Vostra agenzia una differenziazione nella forma della certificazione scritta A4 per questi agenti che hanno ricevuto la formazione aggiuntiva?

Allo stesso tempo, abbiamo seri dubbi sull’integrità della posizione di garanzia riconosciuta all’operatore patentato B1 in queste procedure, che potrebbe esserne “compressa” od addirittura in alcune circostanze veicolata ad omissioni e prerogative imposte dalla legge. Abbiamo il fondato timore che l’utilizzo attuale di personale promiscuo con differenti tipi di CCA durante la catena di operazioni riguardanti la sicurezza del materiale possa portare gli agenti con certificati A4 e B1 ad un maggiore rischio di incorrere a responsabilità gravi anche nel caso di “reati omissivi” espressi nell’Art.40 c.p (Principio di Causalità).

In attesa di Vostro riscontro, porgiamo distinti saluti.

Dott. Multari Vincenzo
Il Segretario Nazionale

