



Federazione Regionale USB Campania

EAV : La sicurezza ferroviaria non può essere solo uno slogan!



Napoli, 24/10/2016

L'incidente ferroviario di Corato, avvenuto il 12 luglio, ha consentito di dare una accelerata all'applicazione del D.Lgs n.112 del 15 luglio 2015, in tal modo tutte le reti ferroviarie interconnesse o non isolate sono passate sotto il controllo ANSF.

L'Agenzia Nazionale, come abbiamo già avuto modo di scrivere, ha operato subito, emanando la nota 009956/2016 del 26 settembre 2016, con dei provvedimenti restrittivi, tali da potere garantire la piena sicurezza ferroviaria anche in assenza dei dispositivi previsti per il controllo della marcia del treno.

In seguito, il giorno 12 ottobre 2016, vi è stato un incontro tra i rappresentanti delle regioni interessate e l'ANSF al fine di analizzare gli effetti dei provvedimenti intrapresi, le eventuali mitigazioni per il riverbero sulla circolazione ferroviaria delle linee interessate e le prospettive politiche che permetteranno di mettere in sicurezza le tratte coinvolte.

Ci soffermeremo, qui, solo ed esclusivamente sull'aspetto tecnico, contenuto nel resoconto dell'incontro, in particolare alle misure ritenute valide per mitigare gli effetti della nota ANSF:

- riduzione a 50 km/h in assenza del sistema SCMT: **la soluzione del secondo agente abilitato in cabina per la ripetizione “umana” dei segnali e la frenatura di emergenza è sicuramente percorribile.**
- intertempo minimo di 1 h tra i treni per ogni senso di marcia in caso di assenza del blocco automatico
- **arresto dei treni prima del ciglio della strada nel caso di PL non protetti.**

Bene, adesso ripercorriamo la storia recente dell'EAV ed arriviamo al 28 maggio 2015, Ordine di Servizio 191, in piena campagna elettorale per le regionali, l'EAV si ***“inventa”*** la vendita a bordo treno dei biglietti e lo propina alle organizzazioni sindacali come informativa, in quanto tale attività è diretta emanazione del regolamento CE 1371/2007 e recepito in Italia, per quanto attiene il regime sanzionatorio, dal D.Lgs. N.70 del 17 aprile 2014, quindi, a parere aziendale, una disposizione obbligatoria ed inderogabile, ***noi aggiungiamo, specialmente in campagna elettorale, perché questa affermazione non è completamente vera, la normativa citata fornisce, al suo interno, la possibilità di non effettuare la vendita a bordo per problemi legati alla sicurezza, ma nessuno ci volle ascoltare!***

Infatti, l'unica organizzazione sindacale che si oppose a quel provvedimento, guarda caso fu USB, al tavolo ricordiamo anche qualche delegato sindacale esultare dalla gioia in previsione della vendita a bordo e qualcuno altro dare disposizioni ai suoi di ***“dimostrare”*** che non era il caso perché i biglietti da vendere erano troppi, nessuno si pose il problema della sicurezza ferroviaria!

Viceversa, la nostra contestazione era, essenzialmente, fondata sul fatto che il capotreno ed in particolare sulle linee Flegree le quali non hanno nessun sistema di controllo della marcia del treno, ***fungeva da secondo agente in cabina, infatti anche se non abilitato alla condotta, ha la funzione di frenatore di emergenza e ripetitore “umano” dei segnali, in poche parole parlavano di sicurezza ferroviaria, tema sconosciuto a molti a quanto pare.***

L'ANSF, a distanza di più di un anno, ci da ragione e, nonostante le linee Flegree siano restate sotto la giurisdizione USTIF, noi, come USB, rivendichiamo questa scelta ritenuta “percorribile” dall'Agenzia Nazionale per garantire la sicurezza della circolazione, la facciamo nostra ed invitiamo EAV a rivedere l'Ordine di Servizio 191 del 2015, escludendo dalle attività di vendita a bordo treno i capotreno delle linee Flegree.

La sicurezza ferroviaria non può avere due marce, le lamiere contorte e l'odore acre del sangue è lo stesso per tutti i morti di incidenti ferroviari, che siano tratte sotto la tutela ANSF

o quella USTIF.

USB reclama con forza l'applicazione di tutte quelle misure atte a fornire una più ampia sicurezza di circolazione dei mezzi ferroviari in EAV, sia per il controllo della marcia dei treni, con il doppio agente, utilizzando il capotreno come dettato da ANSF, sia per l'attraversamento dei passaggi a livello, altro tema caldo richiamato dall'Agenzia Nazionale e, sul quale, spesso si naviga ben oltre la normale soglia di sicurezza.

USB Lavoro Privato Campania

