



SEGRETERIE NAZIONALI

Roma, 6 marzo 2023

spett.li

Trenitalia-TPER

trenitaliatper@cert.trenitaliatper.it

gestore IFN RFI
segreteriaacda@pec.rfi.it

IIFF tutte

ANSFISA

ansfisa@pec.ansfisa.gov.it

pc.

DIGIFEMA

digifema@mit.gov.it

lavoratori tutti

Oggetto: Accertamenti su PL/enti di stazione/linea demandati a Treno in assenza di tecnologia di controllo.

Ci riferiamo all'episodio occorso il giorno 1.10.22 al treno 17000 tra le stazioni di Carpi e Rolo. A seguito di guasto a un PL tra molteplici collegati al segnale di partenza, il treno effettuava erronea MaV al PL non identificato da prescrizione (con barriere regolarmente chiuse) con transito successivo in velocità a quello guasto (a barriere aperte). All'episodio, dopo percorso di rinforzo formativo previsto, è seguito l'improvvisa svolta decisa da TPer con il licenziamento del macchinista.

La potenziale gravità di quanto sarebbe potuto succedere è evidente e tiriamo tutti un respiro di sollievo dal fatto che non è accaduto. La prassi consolidata dal combinato tra comunicazioni operative per il certificato di sicurezza e il sistema disciplinare del CCNL prevede, come inizialmente intrapreso da TPer, il distoglimento del personale dal servizio ai treni per un percorso di focalizzazione formativa nella assodata evidenza che nell'accaduto non vi sia alcun dolo, interesse, o negligenza volontaria ma anzi tutto il contrario, essendo il personale più che all'erta in quei momenti, non foss'altro perché il rischio investe quello per primo. In definitiva si cerca correttamente di perseguire l'errore e non il lavoratore. Anche la sanzione conservativa (che nel caso di specie è ascrivibile all'art.61 lettera e) ha in questo senso il valore disciplinare correttivo, facendo salva la professionalità dell'operatore.

Nel licenziare il macchinista del treno TPer ha abbandonato anche questa impostazione e optato per una concezione meramente punitiva della disciplina.

E allora l'episodio ci serva da utile materiale per riflettere su cosa avviene nelle circostanze ripercorse (e in generale per qualsiasi ente di stazione/linea quando la tecnologia di ausilio viene a mancare), mettendo in luce che la cornice normativa attuale -entro cui avviene la tradizionale riparazione formativa all'errore- è del tutto carente. Essa infatti ribadisce procedure e modalità lasciando inalterata la matrice originaria dell'errore umano, che è l'esclusiva responsabilità umana delle operazioni da svolgere senza alcun supporto vicario alla tecnologia azzerata in quel frangente: un macchinista che riceve a voce, trascrive a mano ed esegue ordini di operazioni da compiere applicandole alla marcia del treno.

Né la valutazione del rischio (in capo all'Impresa) né la valutazione del rischio di esercizio (in capo interferenziale a Organo di Vigilanza-ANSFISA, Gestore dell'Infrastruttura-RFI e Impresa Ferroviaria) hanno mai preso in considerazione tale circostanza primordiale e prodotto soluzioni alternative di rinforzo nella situazione specifica. Alle loro responsabilità di soggetti sistemici (che cioè possono mettere mano alle soluzioni anticipandole sul tavolo del ragionamento di prevenzione) va dunque imputata la mancata previsione, piuttosto che il comodo sgravio di responsabilità sull'operatore. Negli accadimenti TPer si chiama fuori ma il licenziamento inflitto fotografa per converso l'omissione di fondo aziendale: una lacuna sistemica, appunto, che condanna alla sanzionabilità l'operatore perché su di esso si è caricato tutto l'onere di disbrogliamento del guasto. Su questo passaggio è il momento, nel mutato approccio all'errore umano venuto a consolidarsi con i testi su salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, di operare un ribaltamento radicale.

In aggravio di ciò, poi, si consideri che le Imprese ferroviarie hanno spinto per adottare il modulo di condotta dei treni ad Agente Solo sotto la condizione -dichiarata come superata- per cui la tecnologia esistente consente di svolgere il servizio con tutele (ridondanze e automatismi di controllo) in ogni ambito di salute e sicurezza (da quella dei luoghi di lavoro a quella di esercizio). Anche mettendo fra parentesi la discussione se quella tecnologia veramente sia consistente agli scopi dichiarati a sistemi in efficienza, scopriamo poi che vi sono una pluralità di contesti operativi in cui a fronte del suo degrado (come nel caso di specie) resta nudo con le sue capacità psicofisiche l'operatore a condurre il treno supplendo ad informazioni e azioni e controlli che sono normalmente svolti in automatico. Quali le previsioni di ausilio nei DVR/SGS delle Imprese Ferroviarie o del Regolatore della Circolazione per queste circostanze? Nulle o del tutto omissive, dato che le procedure lasciano oggi la situazione di guasto inalterata con l'unica responsabilità per la prosecuzione della marcia in capo al macchinista.

A solo titolo di esempio del ragionamento svolto e della sua assenza nel comportamento normativo dei soggetti deputati a preservare la sicurezza (del lavoro, di esercizio e dell'ambiente circostante), si prospettano di seguito possibili soluzioni mitigative da adottare, come nel caso di specie, quando la normale tecnologia del sistema di Movimento dei treni viene a cessare:

A) recupero in tecnologia

- 1) Installazione delle boe SCMT/SCC in prossimità dei PL/enti per un controllo suppletivo da parte del SST sul movimento del treno rispetto ai contenuti della prescrizione.
- 2) Trasmissione della prescrizione completa su supporto informatico senza coinvolgimento di carta e penna e intervento umano solo a collazione del protocollo (ricevimento).

- 3) Inserimento su SBB del tratto interessato da guasto con un allarme specifico in cabina di guida che permane per tutta la durata delle progressive chilometriche (anche solo di tipo GSM) e ne impone le cautele a prescindere dalla precisa collocazione dell'ente guasto.

B) strumenti e procedure

- 4) Al mancato controllo di sicurezza su un ente da parte degli apparati, il controllo deve essere svolto da operatori del Regolatore della Circolazione non dal treno, e solo al ripristino dell'ente o benessere di quest'ultimo è possibile riprendere la marcia. Nel caso di intersezione con viabilità stradale tale benessere può essere sostituito da impedimento dell'accesso stradale da parte di agenti di PS.
- 5) Affiancamento del capotreno (o secondo agente in macchina abilitato) a coadiuvare il macchinista, individuando le procedure da ripetere (es. apertura dei FL con individuazione di quantità e tipologia degli enti incontrati). In ogni caso cessazione delle condizioni per l'Agente Solo.
- 6) Oltre alla normale manutenzione delle condizioni di visibilità (potature etc) ad esempio delle barriere di un PL, deve essere possibile l'attivazione di illuminazione specifica e in generale di apparati per individuazione e visibilità dell'ente, da utilizzare nelle condizioni di degrado tecnologico.
- 7) Qualora la prescrizione interessi enti in gruppo (scambi, PL vincolati allo stesso segnale, più enti inframezzati ad altri con altre protezioni – tipo PL e PLA) i contenuti di riduzione di velocità e cautele della prescrizione siano osservati su tutto il gruppo, a prescindere da quello specifico individuato come guasto.

Nelle more di un progresso di acquisizione normativa di tale consapevolezza sul tema e in considerazione delle cautele rese necessarie dai rischi comportati dall'esercizio ferroviario,

le scriventi OOSS danno indicazione ai lavoratori di adottare almeno la voce 7 menzionata quale sfondo più restrittivo di protezione, a tutela propria, dei trasportati e dei cittadini che interagiscono negli ambienti di contorno al sistema ferroviario, come ogni altra cautela di esperienza nelle situazioni non disciplinate o di carente disciplina come sopra evidenziato.

per USB Lavoro Privato
Francesco Staccioli
lavoroprivato@usb.it
usb_lavoroprivato@pec.usb.it

per CUB Trasporti
Antonio Amoroso
cub-trasporti@libero.it
cubtrasporti@pec.net

per SGB ferrovie
Clemente Garruto
segretaria@sindacatosgb.it
nazionale@pec.sindacatosgb.it

