

Roma, 17 ottobre 2007

Ministro dei Trasporti

Ministero dei Trasporti
Direzione generale del trasporto ferroviario

Regione Lombardia Assessorato alle
infrastrutture e mobilità

e p.c. Rete Ferroviaria Italiana

Sistemi Territoriali S.p.A.

Rail Traction Company S.p.A.

Metronapoli S.p.A.

Ferrovie Nord Milano S.p.A.

Del Fungo Giera S.p.A.

Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.

Serfer

Hupac S.p.A.

Ferrovie Emilia Romagna S.r.l.

La Ferroviaria Italiana S.p.A.

Nord Cargo S.r.l.

Sangritana S.p.A.

ATCM S.p.A.

SAD – Trasporto locale S.p.A.

Ferrovia Centrale Umbria S.r.l.

Rail One S.p.A.

Azienda Consortile Trasporti Reggio

Emilia

Metro Campania N.E. S.r.l.

Railion Italia S.r.l.

Le Nord S.r.l.

Cemat S.p.A.

Ferrovie del Gargano S.r.l.

SNCF Fret Italia s.r.l.

Decotrain S.p.A.

A.T.M. S.p.A.

Cat S.p.A.
Italiana Coke S.p.A.
Ferrovie del Sud Est
SBB Cargo Italy S.r.l.
Ferrotranviaria S.p.A.
Ignazio Messina & C. S.p.A.
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.
Linea S.r.l.
InRail S.r.l.
S.E.P.S.A. S.p.A.
NTV S.p.A.
Crossrail Italia S.r.L.

Oggetto: Norme relative all'esercizio ferroviario - Attuazione dettami del DM 388/03 - Valutazione del Rischio D.L.gs 626/94 da parte del datore di lavoro.

Dal 31 Agosto 2007 Rete Ferroviaria Italiana, con Ordine di Servizio Interno n°42/2007 emesso da Reparto Territoriale Movimento di Gallarate, ha autorizzato l'Impresa di Trasporto Ferroviario "SBB C.I." (Swiss BundesBahn Cargo Italia), con sede legale a Gallarate Via Damiano Chiesa n. 2, ad effettuare treni merci con un solo agente alla condotta dei mezzi sulle linee di RFI sotto identificate:

- Gallarate – Luino via Ternate/Laveno;
- Gallarate – Luino via Sesto Calende/Laveno.

Queste OO.SS. rilevano che nelle linee in oggetto non sussistono le condizioni, seppur minime, prescritte dallo stesso gestore dell'infrastruttura per l'effettuazione di treni con un solo agente addetto alla condotta e senza agente di accompagnamento dei treni. Infatti, nelle linee oggetto dell'ordine interno N° 42/2007, per le frequenti gallerie e per i "buchi" di copertura della rete di radiocomunicazione, non è garantita la comunicazione treno/terra del sistema GSM-Railway, e pertanto viene meno così l'obbligatoria funzione di ricevere e inviare il segnale di allarme generalizzato. Inoltre, per buona parte della linea, la comunicazione telefonica non è garantita nemmeno dalla normale rete GSM.

Per quanto risulta alle scriventi, inoltre, le locomotive che dovrebbero trainare questi treni non garantiscono adeguata autonomia né la funzionalità CAB Radio, modalità prevista dalle norme. Vengono così meno le condizioni che garantiscono comunicazioni costanti e continue necessarie a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria. Su tali linee l'esercizio ferroviario viene espletato con unico binario utilizzato per i due sensi di marcia e attraverso l'adozione del sistema di circolazione a "Dirigente Centrale Operativo a Controllo Traffico Centralizzato", notoriamente utilizzato per realizzare copiose economie di personale, non richiedendo il sistema di circolazione adotti presenziamento delle stazioni di giurisdizione. Come detto, dato l'impresenziamento delle stazioni, il giunto del "treno completo" è rilevato attraverso l'azionamento, da parte del macchinista del treno in arrivo, della leva "RAR" (Rilevamento Attraversamento a Raso, dispositivo di consenso per gli incroci) posto in prossimità dei segnali di partenza o dei fabbricati viaggiatori, per consentire il transito in sicurezza del treno incrociante.

In caso di guasto agli impianti di stazione, il macchinista dovrebbe recarsi presso il Fabbricato della stazione (impresenziata) o operare sugli scambi per effettuare/modificare gli istradamenti o compilare la modulistica di servizio all'uopo necessaria. In questi casi si violerebbe quanto disposto dalle istruzioni emanate dal gestore dell'infrastruttura stesso che vietano l'abbandono dei mezzi di trazione sui binari di corsa (Istruzione Personale Condotta Locomotive, art. 6 commi 1, 4 terzo e quarto capoverso, e 5).

E' palese, su tali linee, l'impossibilità del "macchinista solo" di adempiere ai propri doveri in caso di qualsiasi tipo di guasto agli enti di stazione (segnali, scambi, composizione itinerari, eccetera) o di intervenire con efficacia e tempestività, al verificarsi di guasti alla parte rimorchiata (incendi, inconvenienti relativi al trasporto di merci pericolose, guasti al rodiggio, eccetera). Per questi motivi, in caso di condotta ad "agente solo" il livello di sicurezza dell'esercizio ferroviario può essere reputato insufficiente. La significativa presenza di gallerie con sentieri impraticabili, presenza di viadotti, le forti pendenze, sono potenziali fonti di criticità che dovrebbero scoraggiare il ricorso al modulo di condotta ad agente solo.

Inoltre, nei casi in cui il regolamento prescrive il regime di circolazione a "marcia a vista", per le caratteristiche costruttive delle attuali cabine di guida, un solo macchinista è impossibilitato a tenere sotto costante controllo visivo entrambi i lati del convoglio, lo stesso dicasi in caso di eventuali manovre.

Per le ragioni evidenziate l'effettuazione di treni merci con un solo macchinista presente sulla locomotiva può determinare, in caso di insorgenza di eventi non programmabili, una situazione di potenziale oggettivo pericolo per la sicurezza della circolazione ferroviaria, specie sulle linee "normalmente" impresenziate. Infatti RFI, sulle linee che adottano il sistema di circolazione DCO/CTC, ha lasciato le stazioni impresenziate, puntando, per fronteggiare eventuali criticità in linea, sulla presenza di due macchinisti come presupposto essenziale per consentire lo svolgimento della circolazione in condizioni di regolarità.

Queste OO.SS. evidenziano che il datore di lavoro (SBB Cargo Italia) non ha comunicato le modalità di attivazione, in caso di necessità, di interventi di "pronto soccorso" ai sensi del D.M. 388/2003 per i casi in cui si ipotizza l'utilizzo di un solo macchinista. Pertanto, qualsiasi valutazione del rischio (a norma di D.L.gs 626/94 e successive modifiche), in caso di malore del macchinista, oltre che rappresentare un rischio per l'esercizio ferroviario, non è coerente con le previsioni del citato D.M. 388/03.

Le linee ferroviarie in parola, tra l'altro, sono lontane dalla strada e anche i mezzi di soccorso su gomma sarebbero impossibilitati ad avvicinarsi in prossimità dei binari per effettuare tempestivi interventi.

Evidentemente l'equipaggio composto da due macchinisti consente di ovviare, in caso di malore di un macchinista, alle criticità esposte in maniera esemplificativa in quanto l'altro condurrebbe il treno in un'opportuna stazione ferroviaria dove potrebbero arrivare più agevolmente i soccorsi. Inoltre, in caso di guasti alla locomotiva o al materiale rimorchiato, o di generiche necessità operative esterne alla locomotiva, la presenza di due macchinisti, permetterebbe di operare in totale sicurezza ed in ottemperanza di tutte le norme (D.L.gs 626/94, D.M. 388/2003, regolamenti ferroviari vari) e nel rigoroso rispetto delle norme che regolano l'esercizio ferroviario.

Per i motivi esposti, le scriventi OO.SS. fanno notare quanto la sicurezza dell'esercizio ferroviario italiano sia legata strettamente anche alla organizzazione del lavoro delle imprese ferroviarie che circolano sulla rete.

Pertanto queste OO.SS., nelle more di un'accurata analisi e dei necessari approfondimenti sulla problematica in oggetto da parte di tutti i soggetti interessati, al fine di evitare inutili rischi per i lavoratori e per l'utenza ferroviaria, chiedono a codeste strutture di intervenire affinché siano sospesi gli effetti dell'Ordine Interno n°42/07 del Reparto Territoriale Movimento di Gallarate. Nel contempo, considerata la delicatezza delle argomentazioni affrontate, chiedono l'avvio di un confronto di merito, in tempi brevi, a livello ministeriale.

Distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali

Filt
(F. Nasso)

Fit
(G. Luciano)

Uilt
(D. Del Grosso)

Or.S.A.
(A. Romeo)

Fast-Ferrovie
(P. Serbassi)

Ugl
(U. Nespoli)