

In aggiunta alle osservazioni e critiche formulate nei precedenti incontri sul Riordino Normativo, esprimiamo la nostra contrarietà alla parte dell'Interfaccia Operativa così come sviluppata dai soggetti emanatori: ANSF (Decreto 4/2012), RFI spa (Prescrizione di Esercizio 12/2013), (IIF) Trenitalia spa (DEIF 41.0 e 42.0). Si ritiene infatti che tale produzione normativa, con un rilevante impatto regolamentare, implichi ripercussioni pesanti sull'organizzazione del lavoro e al contempo forti pregiudizi nelle procedure e standard di sicurezza, con responsabilità in merito di ciascuno dei soggetti emanatori per il proprio livello di competenza.

L'operazione che scaturisce dall'Interfaccia Operativa consiste, tra le altre cose, nell'eliminazione della competenza di Movimento dal profilo professionale del Capotreno sotto l'apparenza di una semplificazione e in assenza di innovazioni tecnologiche che ne giustifichino la dirompente portata (a parte le comunicazioni verbali registrate che sul punto sono di marginale incidenza). Le modifiche apportate con leggerezza dal Gestore dell'infrastruttura al Regolamento Segnali, depennano in sostanza la dizione congiunta "capotreno e macchinista" per lasciare solo quest'ultimo. Tale surrettizia individuazione dell'unico canale di comunicazione (interfaccia) con il gestore della circolazione trova comunque ispirazione in quanto suggerito da ANSF, come principio guida dell'intera riformulazione regolamentare, quando scrive: *"la circolazione ferroviaria prevede attività di sicurezza sugli impianti di terra e attività di sicurezza relative ai veicoli; alcune verifiche e operazioni sugli impianti di terra possono essere richieste dal regolatore della circolazione all'agente di condotta. Qualora le incombenze di cui sopra non siano svolte dall'agente di condotta, devono essere emanate apposite procedure di dettaglio volte a disciplinare le attribuzioni, i rapporti e lo scambio di informazioni fra l'agente di condotta e gli altri agenti incaricati di svolgere le citate incombenze"* (Decreto 4/12 allegato B -RCF- punto 1.8).

Nutriamo inoltre forti dubbi che il GI (spa) abbia la qualifica statutaria per modificare un regolamento ferroviario (RS), che afferisce ad un rango normativo di validazione e responsabilità ANSF: dall'alto del suo ruolo, per esperienza e competenza, RFI potrà al massimo avanzare delle proposte, la cui emanazione riteniamo sia di sola spettanza dell'Ente Pubblico, il Ministero o, per delega che ne fa salve le prerogative, appunto l'Agenzia. Si vedano peraltro i limiti dell'azione del GI come previsti dallo stesso Decreto ANSF 4/12 allegato A punto 2.3. Infine Trenitalia, decisamente in affanno a dare corpo a quanto con disinvoltura teorica sancito da RFI, emana le DEIF 41.0 e 42.0 dove stabilisce procedure raffazzonate e farraginose per riordinare le medesime lavorazioni che però facciano ora capo al solo macchinista, determinando un carico formale su questa figura di compiti che non è in gran parte in grado di svolgere e che deve a sua volta sostanzialmente cedere, mediante delega di responsabilità, allo stesso operatore cui vi adempiva prima, il capotreno

Veniamo al dettaglio degli argomenti che invalidano l'operazione, nel concreto svolgimento dell'attività ferroviaria.

Le figure con mansioni di sicurezza nella lavorazione ferroviaria sono individuate chiaramente (Decreto 4/12 allegato A punto 4.7.2 e allegato C punto 2.1), ognuno interviene sulla sua parte, anche in intersezione ad altre che è un modo tradizionalmente efficace per mantenere i livelli di sicurezza: il controllo incrociato -non una mera moltiplicazione quantitativa dell'esame ma lo stesso svolto dall'angolatura di ruoli professionali diversi-. Nell'esemplificazione dei modelli di gestione della sicurezza esso esplica la sovrapposizione di filtri per la riduzione della possibilità di errore, giacché questo per oltrepassare i controlli dovrebbe trovare lo stesso buco allineato in più maglie (alcuni esempi più comuni sono i vagli sul materiale rotabile tra Officina di Manutenzione, Verifica e Personale di Scorta; le prescrizioni al treno fra DM/Formatore, Capotreno e Macchinista; lo stesso aspetto del segnale di partenza fra Capotreno e Macchinista; e via dicendo). Ognuna delle figure dovrà quindi poter comunicare con le altre secondo le proprie attribuzioni e ciascuna con il regolatore della circolazione per quanto la propria attività di sicurezza implichi conseguenze che interessino quello (un Verificatore che presenzi il passaggio di un treno rilevando un'anomalia, un Formatore o Capotreno che rilevi la perdita delle caratteristiche della traccia oraria del treno come il diverso limite di velocità/rango) – tale intercomunicabilità è corroborata da

quanto si scrive nel Decreto 4/12 allegato B punto 2.20: *“i parametri e le caratteristiche dell’infrastruttura ferroviaria rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche procedure da adottare per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli ...”*. In contrasto a ciò, pertanto, si configura come un evidente abbassamento dei livelli di sicurezza l’espungere la figura del capotreno dai controlli sul movimento, che svolge nelle compatibilità col proprio ruolo in solido col macchinista. Non solo infatti viene meno quella sovrapposizione di controlli di cui sopra (per esempio nella presa in carico delle prescrizioni) ma vi sono perfino alcune prescrizioni di precipuo rilievo per l’attività svolta dal capotreno: per citare alcuni esempi, notifica di fermata straordinaria, riduzione lunghezza del marciapiede per lavori, difficoltà discesa in linea per camminamento temporaneamente non a norma, l’antifortunistica in generale, etc. Se pure si voglia concepire la funzione di sicurezza del capotreno in relazione limitante alla presenza di viaggiatori, la maggior parte delle prescrizioni e attribuzioni hanno comunque un impatto su ciò, da un rallentamento (M3) ad un’interruzione o circolazione su un unico binario che determinerà un ritardo o mancato recupero al treno, in piena coerenza con quanto affermato nel Decreto 4/12 punto 4.28: *“Il capotreno svolge ... le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo ...”*.

L’attività più delicata dal punto di vista della sicurezza, e che al meglio esprime quella compenetrazione fra Movimento e Servizio Viaggiatori, è il licenziamento del treno. La riforma normativa dell’art.24 del Regolamento Segnali, in luogo del precedente Ordine di partenza del capotreno, che RFI introdurrebbe (trovando fallace appoggio in quanto scrive ANSF nel Decreto 4/12 Allegato B punto 9.4) con *“la partenza ... d’iniziativa”* da parte del macchinista dopo *“aver ottenuto conferma dell’ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza”* (tra cui è annoverato l’incarozzamento), rovescia una questione fondamentale. Tale capovolgimento di senso è tradito dalla sottigliezza dei termini che tuttavia non possono mistificare le responsabilità in atto: la nuova dizione fotografa il fatto ovvio che da ultimo è il macchinista ad azionare la trazione, ma al contempo diluisce e cela la responsabilità di accertamento del nulla osta la partenza in relazione a quanto succede con i viaggiatori, perché il macchinista riceverebbe così una semplice conferma (a differenza di altri requisiti denominati invece *“autorizzazioni”*), derubricando la sicurezza dei viaggiatori ed i controlli incrociati sulla segnaletica che il concetto di ‘licenziamento del convoglio’ invece mantiene. Va infatti tenuto conto dell’aspetto per cui il servizio viaggiatori non è un controllo puntuale ma può protrarsi e rinnovarsi per tutta la durata della sosta, come dimostrano gli infortuni per salita viaggiatori all’ultimo istante: che succede quando il macchinista tarda a partire per legittimi motivi inerenti alla sola parte trazione? Dopo quanto di tardato avvio si deve ripetere e il pronti? Che garanzia può avere se esso attesta solo la conferma dell’espletamento di un servizio commerciale? La sintesi del nulla osta alla partenza, insomma, consiste in un doppio atto di responsabilità, in parte solido in parte ciascuno per le proprie spettanze. Nessuna reimpostazione verticalizzata può rimuovere i pesi sul bilancino delle responsabilità. Due figure sono oggi comunque sul treno, ed eseguono in parte medesimi controlli: si vorrebbe porre le condizioni per lasciarne uno solo senza motivo plausibile!

In caso di degrado (infrastrutturale, impiantistico, del materiale rotabile o quant’altro) inoltre, quando ogni passaggio deve essere ponderato dacché la protezione dei sistemi del normale esercizio è sospesa, è esperienza comune (e in ciò evidente elemento di protezione dal rischio) che l’ausilio di esperienze e competenze sia prezioso.

Né possono essere obliterate operazioni di Movimento in capo al capotreno che il macchinista non sarebbe in grado di svolgere (quali ad esempio, accesso al banco ACEI per accertamenti e esecuzione di alcune funzioni, sorveglianza della manovra, protezione del treno fermo in linea, azionamento RAR dopo espletazione accertamenti, ripetizione aspetto del segnale e indicatore di direzione in caso di partenza con locomotore oltre, richiesta interruzione o marcia a vista su binario attiguo) e si lasciano tali con la formulazione che quello ne riceve delega da questo, quando invece le responsabilità comportate da tali compiti fanno sì che debbano essere svolte dalla figura direttamente incaricata senza intermediari (per non considerare che talvolta sono da eseguire in urgenza).

Tantomeno dunque, alla luce di quanto sopra, non si comprende il motivo di introdurre un canale univoco di interfaccia col regolatore della circolazione. Non ha mai creato problemi finora che ciascun ruolo abbia la sua possibilità/obbligo di comunicazione secondo le attribuzioni. Si chiedi ai DM o alle Cabine chi chiamano per sapere i motivi di ritardo di un treno, per sollecitare la partenza, o per inoltrare in anticipo

orario un treno in sosta di servizio (prima dell'era dei cellulari si udiva di continuo all'altoparlante delle stazioni!). Sono pertanto fuori luogo le restrittività del campo possibile di comunicazione di sicurezza che RFI intenderebbe (su galeotta ispirazione del Decreto 4/12 punto 10.6) come se il macchinista potesse essere in piena e dettagliata conoscenza per comunicarle al regolatore della circolazione: per fare alcuni esempi di comunicazioni del capotreno al gestore dell'infrastruttura, la presenza di persone in linea o che invadono il lato interbinario (punto 10.15) e richiesta di interruzione della circolazione o marcia a vista sul binario attiguo, notifica porte non correttamente chiuse e richiesta marcia a vista al treno che segue (DEIF serie 4). A comprendere quanto sopra basti infine scorre la declaratoria dei requisiti professionali dell'attività di sicurezza dell'attività di Accompagnamento Treni, contenuta nello stesso Decreto 4/12 allegato C allegato 2: 147, 150, 161 [*operare in relazione alle caratteristiche infrastrutturali dell'impianto, della linea, dell'organizzazione del servizio, relazionandosi con l'interlocutore previsto*], 162 [*utilizzare le apparecchiature di comunicazione e le procedure di messaggistica prevista*], 169 [*trasmettere nei casi previsti l'arrivo e la completezza del treno e altre notizie richieste ai fini della regolazione della circolazione*], 181, 182 [*apporre/eseguire le segnalazioni previste nei casi di anomalità occorsi durante il viaggio*], 308 [*eseguire nei casi di degrado ... la manovra dei deviatori*], 435 [*dare l'ordine di partenza*], 455 [*identificare le prescrizioni di movimento ed adottare i provvedimenti richiesti*], 456 [*durante la marcia ... controllare l'osservanza delle prescrizioni ed adottare i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza*].

La sospensiva alla riformulazione normativa, recentemente decisa da ANSF in seguito alla prima consultazione sindacale, ci sembra di buon auspicio per la disponibilità e la ricettività equanime delle parti. Tuttavia la motivazione addotta circa la mitigazione del rischio non sufficientemente soppesata dai soggetti (GI, IF) non ci pare sufficientemente determinata. In primo luogo poiché riteniamo vi siano elementi nella produzione normativa della stessa Agenzia da ripensare profondamente, in secondo luogo la dizione 'mitigazione del rischio', opportunamente tratta dal lessico delle Norme e Sistemi di Sicurezza, ci pare che negli atti dell'Agenzia abbia ricevuto una piega ambigua. Originariamente infatti tale locuzione serve a descrivere azioni da intraprendere a fronte della Valutazione del rischio, lasciando la porta aperta nella dialettica interna all'azienda a soluzioni non necessariamente preordinate ma che di volta in volta possano rappresentare la soluzione migliore, fermi restando una valutazione stringente del rischio, l'evoluzione comunque verso ulteriori soluzioni migliorative (anche per tecnica o procedura), la tendenza all'eliminazione completa del rischio e la valutazione dell'idoneità di quanto intrapreso. Nell'impiego di 'mitigazione del rischio' riscontrato nei pronunciamenti dell'Agenzia si rintraccia invece un banalizzato rimando all'IF della soluzione da trovare: in casa sua, quale che sia e sotto la responsabilità di quella. Ci è capitato altre volte infatti di sottolineare la tendenza dell'Agenzia, a demandare, sottraendosi da controlli e giudizi (del resto nessuna valutazione aziendale di specifici rischi è mai stata pretesa), e accontentarsi di misure aziendali anche inconsistenti o contraddittorie. Temiamo in definitiva che la sospensiva della riforma, se poggiante sulla mitigazione, sia fragile, perché serve solo a spostare l'incarico e le responsabilità entro i confini dell'impresa, quale che sia la soluzione escogitata, avendo quindi l'Agenzia pienamente assolto al proprio compito pretendendo che una qualche mitigazione vi sia (rinviando così ai Sistema gestione Sicurezza delle IF).

Si richiede per competenza ad ANSF: ritiro/modifica delle norme contestate secondo quanto previsto nel Decreto 4/12 allegato A punto 3.3, pubblicazione degli atti sul sito, trasmissione del presente verbale agli altri soggetti interessati, nuovo incontro per affrontare i temi oggetto del riordino e protocollo di incontri ai sensi del Decreto 4/12 allegato A punto 2.2.2.

la delegazione CUBTrasporti