

Roma, 18 settembre 2008

Egr. Ing. Michele Elia  
A.D. R.F.I. S.p.A.

Egr. Ing. Vincenzo Soprano  
A.D. Trenitalia S.p.A.

Egr. Ing. Alberto Chiovelli  
Direttore ANSF

Oggetto: Disposizione n° 6 del 19 febbraio 2004.

**“Procedura da adottare nei confronti del personale addetto alla condotta in caso di indebito superamento a via impedita dei segnali fissi e/o incidenti e inconvenienti che hanno pregiudicato o avrebbero potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni o dell’esercizio ferroviario”.**

Ci sono pervenute segnalazioni riguardanti “inconvenienti” di esercizio in cui la disposizione 6/2004 di RFI è stata applicata in modo tardivo. In particolare, non sono stati rispettati gli obblighi previsti dall’art. 6 punti 1, 2 e 3 , riguardanti, rispettivamente, l’arresto del treno, la comunicazione scritta dell’evento al personale di condotta interessato e la sua sostituzione, da realizzare non oltre la prima stazione nel caso di arresto in linea (ved. punto 4).

L’inosservanza o l’intempestiva applicazione delle suesposte procedure pone due distinte problematiche di notevole rilevanza.

La prima, di natura oggettiva, è rappresentata dal fatto che il completamento del servizio da parte del predetto personale e, in taluni casi, l’effettuazione di prestazioni di condotta/scorta anche nei giorni immediatamente successivi dimostrano che l’inconveniente contestato non discende da deficit formativi o da problemi di ordine sanitario.

Di conseguenza, l’applicazione non immediata della disposizione in oggetto perde il carattere preventivo rispetto al rischio di ripetizione dell’errore ed assume un diverso significato, equiparabile ad un intervento di tipo sanzionatorio, esasperando ulteriormente i contraccolpi psicologici cui è comunque soggetto il personale coinvolto nell’inconveniente di esercizio.

La seconda problematica investe aspetti ancora più delicati e complessi. Infatti, salvo i casi di contemporanea presenza della ripetizione dei segnali in macchina, i dati registrati dalle apparecchiature di bordo, oltre a non essere acquisibili e/o decifrabili direttamente dal personale dei treni, non sono sufficienti a stabilire con certezza la successione degli eventi, poiché collegati a indicazioni discontinue captate normalmente al superamento dei segnali.

Accade quindi che, in caso di inconveniente di esercizio, si debbano riscontrare le registrazioni delle apparecchiature di terra, delle apparecchiature di bordo e le testimonianze del personale di condotta.

Conseguentemente, il ritardo nella contestazione dell’inconveniente e nella sostituzione del personale coinvolto, alimenta l’idea che sia possibile una alterazione degli elementi utili a rilevare le effettive dinamiche degli eventi.

Del resto, quando accade un “inconveniente di esercizio” la ricerca delle responsabilità è rivolta al rispetto delle procedure da parte del personale dei treni e del personale che ne regola il movimento, ne consegue che l’immediata segnalazione è necessaria a fissare temporalmente i fatti e a facilitare tutti gli accertamenti.

Premesso quanto sopra, è evidente che l'immediata e corretta applicazione delle procedure previste dalla disposizione, attenua, per quanto possibile, tutte le negative ripercussioni menzionate.

**Peraltro, la non corretta applicazione delle procedure indicate nella disposizione 6/2004, non può che invalidare l'intera applicazione della disposizione in oggetto.**

Da quanto sopra evidenziato, emerge sempre più pressante l'esigenza di implementare l'attuale impiantistica della rete, in modo che divenga possibile registrare negli apparati di bordo la effettiva disposizione del segnale prima di impegnarlo (come accade già oggi sui binari provvisti di correnti codificate), prevedendo, ad esempio, l'invio di "codici infill", ciò al fine di poter avere un riscontro incrociato che dia garanzie e certezza a tutti i soggetti coinvolti.

Per quanto sopra, si richiede un incontro in merito.

Le Segreterie Nazionali

UIL-CGIL A. Marchi	FIT-CISL S. Luciano	UILTRASPORTI D. Del Grosso	FASI Ferrovie Serlassi	UGL Trasporti U. Nispani	ORSA Ferrovie A. Romeo
					