



OR.S.A. FERROVIE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA
GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

www.orsaferrrovie.it
sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 02 Marzo 2020
Prot. 38/SG/OR.S.A. Ferrovie

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati

Commissione Trasporti al Senato della Repubblica

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Gestori dell'Infrastruttura Ferroviaria

OGGETTO: sicurezza dell'esercizio ferroviario

Le carenze manutentive verso le opere infrastrutturali del Paese restano, purtroppo, un argomento costantemente attuale. Non sfugge al problema la cronaca che riguarda l'infrastruttura ferroviaria, che nell'ultimo biennio ha registrato tre disastri ferroviari; l'ultimo in ordine di tempo quello del 6 febbraio 2020. In particolare, gli eventi di Pioltello e Livraga hanno fatto emergere i limiti degli interventi manutentivi difettosi.

OR.S.A. Ferrovie, da sempre attenta alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e di quella dei lavoratori, ritiene necessario offrire il proprio parere rispetto agli attuali processi manutentivi all'infrastruttura ferroviaria.

Parimenti, essendo le I.F. fruitrici dell'infrastruttura, riteniamo che la sicurezza della circolazione e del trasporto, sia esso viaggiatori o merci, non possa prescindere da un'analisi sui processi formativi e le procedure presenti nelle stesse.

L'accorpamento delle funzioni e la logica di abbattimento del costo del lavoro che si riscontra lato infrastruttura trova terreno fertile anche nelle IF che hanno messo pesantemente mano all'organizzazione del lavoro anche con la creazione di nuove figure lavorative, riducendo di fatto la formazione e, cosa comune a tutto il mondo ferroviario, contraendo i tempi di recupero ovvero aumentando i disagi del già gravoso lavoro a turni.



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Con questo auspicio ha elaborato il presente documento nel quale si evidenziano quelle che, a nostro avviso, sono le azioni da intraprendere.

Intensificazione dell'offerta commerciale

Le aziende di trasporto ferroviario nazionale nell'ultimo ventennio hanno incrementato notevolmente l'offerta commerciale destinata al trasporto delle persone sia per quanto attiene la media e lunga percorrenza – con il completamento delle tratte ad Alta velocità – sia per le tratte regionali e interregionali; con un traffico in crescita anche nei giorni pre-festivi.

In questo scenario occorre anche tenere in considerazione l'ulteriore prossimo aumento dei servizi di trasporto delle merci che, per effetto della risoluzione della Commissione europea dell'ambiente "*carbon neutrality*", entro il 2050 transiteranno gradualmente dal trasporto delle merci effettuato su gomma a quello su rotaia (entro il 2030 viene stimato il 50% delle merci).

E' inevitabile dunque che i tempi di usura dell'infrastruttura ferroviaria siano da valutare assieme agli spazi manutentivi, compresi dell'attività di monitoraggio della rete, che invece sono già oggi notevolmente diminuiti. In tal senso la manutenzione all'infrastruttura è ormai praticamente inibita nelle ore diurne e serali e effettuata nelle ore notturne, prevalentemente nella fascia oraria non anteriore alle 23,00 e non oltre le 5,00 del mattino.

La salute della rete ferroviaria

L'ultima relazione (preliminare) dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (d'ora in avanti ANSF) del 2018, segnala come eventi significativi (*almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi*) l'incidente ferroviario di Pioltello del 25 gennaio 2018 - nel quale hanno perso la vita 3 persone e 46 sono rimaste ferite, l'incidente al passaggio a livello a livello di Caluso - nel quale hanno perso la vita 2 persone e ne sono rimaste ferite 23, per complessivi otto deragliamenti e quattro collisioni con ostacoli presenti sui binari.

Dal rapporto emerge inoltre che il 16% delle cause dovute a detti incidenti (significativi) è dovuto a problemi di manutenzione all'infrastruttura ferroviaria.

La stessa ANSF al riguardo osserva che occorre intervenire sulla qualità delle ispezioni e delle verifiche di legge oltre che rivedere i processi manutentivi e la loro tempestività.

Indirizzo confermato con la recente nota prot. 4013 del 28 febbraio u.s. con la quale l'Agenzia ricorda che le carenze manutentive riscontrate con l'incidente di Livraga sono oggetto di "attenzione" fin dall'anno 2012 (incidente ferroviario di Lavino).



- **Passaggi a livello**

Per quanto attiene i pericoli derivanti dai passaggi a livello, dei circa 4400 presenti ancora sulla rete ferroviaria, dopo l'incidente di Caluso - nel quale si è manifestata tutta l'inadeguatezza dei sistemi di sicurezza esistenti - nell'anno 2018 risultano essere stati protetti con ulteriore tecnologia denominata PAY PL (infrarossi di rilevazione occupazione indebita del passaggio a livello) circa 130 passaggi a livello e nel 2019 altri circa 100 passaggi a livello (a dicembre 2019 ne risultavano 57 operativi e altri 44 in attesa di certificazione).

Organizzazione del ciclo manutentivo

L'infrastruttura ferroviaria nazionale è interamente gestita – attraverso concessione statale - da Rete Ferroviaria Italiana (d'ora in poi R.F.I.), tranne le residue realtà regionali gestite "in house" da gestori regionali.

R.F.I. garantisce la progettazione, lo sviluppo, il mantenimento in efficienza della rete e la circolazione treni. Per la gestione dei servizi di monitoraggio e manutenzione si avvale di personale qualificato da essa dipendente e, con il sistema di appalto sub appalto, di diverse imprese esterne; quest'ultime indipendenti nella loro organizzazione interna del lavoro, se non vincolate da accordi preventivi con R.F.I. e all'esibizione dei certificati abilitativi dei dipendenti e dei mezzi d'opera utilizzati.

- **Gestione delle attività manutentive**

In fase esecutiva delle lavorazioni i due soggetti (personale di RFI e delle Imprese esterne) interagiscono prevalentemente attraverso lo scambio di modulistica atta a autorizzare/responsabilizzare i soggetti coinvolti. Pertanto anche sotto l'aspetto della sicurezza di esercizio è in atto un'autonomia operativa e di realizzazione dell'intervento manutentivo da parte delle Ditte appaltatrici che con il rilascio di apposita modulistica attestano la riuscita dell'intervento manutentivo. La citata attestazione di responsabilità viene anche rilasciata attraverso comunicazione telefonica con il responsabile di R.F.I. che, in qualità di agente autorizzato alla ripresa della circolazione dei treni, si assume la responsabilità finale di riaprire il tratto di linea al passaggio dei treni.

Quanto appena descritto è un'evoluzione procedurale intervenuta nel tempo, poiché inizialmente le imprese appaltatrici erano visionate costantemente (scortate) dai tecnici di R.F.I., che verificavano la qualità dei lavori svolti e, se necessario, intervenivano nei casi di pericolo per la sicurezza dell'esercizio e dei lavoratori operanti lungo la linea ferroviaria.

Al riguardo, occorre segnalare che il costante aumento delle Imprese esterne ha determinato la diminuzione dei tecnici direttamente dipendenti da R.F.I. e rarefatto il presenziamento della rete di termini di dislocazione degli impianti manutentivi, che peraltro hanno gradualmente cambiato le loro

attitudini lavorative passando da una manualità attiva di intervento sugli impianti e sull'armamento ferroviario ad un'attività organizzativa, sovente da remoto, dell'intervento manutentivo svolto dall'impresa appaltatrice.

- ***Gestione degli interventi manutentivi***

Oltre gli interventi cosiddetti "urgenti" e/o i guasti improvvisi, che stiamo in forte aumento considerate le numerose chiamate in disponibilità e reperibilità oltre l'orario di lavoro disposte ai tecnici di R.F.I., per gli interventi manutentivi esistono dei protocolli standard predisposti in funzione - ad esempio - della stima rispetto alla durata in efficienza del componente o apparato e del carico di lavoro a cui è sottoposto. Altri protocolli sono previsti per particolari condizioni come, ad esempio, quelle atmosferiche, geologiche.

R.F.I., inoltre, garantisce un servizio di diagnostica effettuata con macchinari dedicati e visite agli impianti effettuate dai suoi tecnici.

Per quanto riguarda l'esecuzione della manutenzione ovvero l'intervento sull'infrastruttura ferroviaria, ad esclusione dei guasti improvvisi e di poche altre attività considerate non complesse, intervengono le Imprese appaltatrici.

In ogni caso, sia per la manutenzione effettuata dai tecnici di R.F.I. sia per quella effettuata dalle Imprese esterne, in presenza di lavorazioni distinte tra di esse (seppure poste in essere a chilometri di distanza l'una dall'altra), si innesca una parcellizzazione delle responsabilità rispetto al buon esito della manutenzione effettuata. Infatti, in siffatte condizioni, ogni cantiere di lavoro al termine della propria lavorazione produce una certificazione rispetto al buono stato del binario. Dette certificazioni vengono raccolte, anche telefonicamente, dal responsabile della ripresa della circolazione che a sua volta garantisce – attraverso il rilascio di un'ulteriore certificazione – che il binario è agibile per la ripresa della circolazione dei treni.

Da tale processo è completamente avulso il dirigente della circolazione treni che opera condizionato dagli avvisi del manutentore, anche in caso di mancato controllo tecnologico di un apparato.

Onde evitare ciò, va rafforzato il principio di "concordanza" e chiarita la puntuale applicazione della "verifica concordata", così come chiesto dall'Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria nella ricordata nota del 28 febbraio us.. Infatti, a parere di chi scrive la congruità delle operazioni svolte dai responsabili della Circolazione e dagli operatori della Manutenzione, è un elemento imprescindibile oggi che l'implementazione tecnologica della rete ha portato il Dirigente Movimento al governo della circolazione treni su intere linee in regime di telecomando.

Il pedaggio e i conti economici di R.F.I.

Al fine di favorire lo sviluppo della concorrenza nel servizio ferroviario e contribuire al risanamento dei conti economici di alcune imprese ferroviarie, nel corso di questi anni è stato ridotto in modo significativo il costo del pedaggio ferroviario.

Per quanto riguarda l'alta velocità, sulla base dei criteri definiti dall'Autorità dei Trasporti adottati per favorire un equo accesso alle infrastrutture ferroviarie, RFI ha ricalcolato il pedaggio treno/km abbassandolo a 8,2 euro rispetto ai 13,1 previsti per il 2015 e ai 12,8 del 2014; con una riduzione complessiva del 37% per l'anno 2015 e del 36% negli ultimi mesi del 2014.

La decisione è stata motivata anche dal fatto che R.F.I. nel corso degli anni anziché investire e cercare di apportare ulteriori tecnologie al servizio ferroviario ha prodotto utili. Plusvalenze che rappresentano una discrasia rispetto al Decreto Legislativo 188/2003 che prevede che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni e delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi pubblici definiti nel contratto di programma e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti.

A nostro avviso questa decisione ha determinato ripercussioni economiche positive per le Imprese Ferroviarie, ma non certo per la collettività poiché – attraverso i pedaggi - le somme spese per la costruzione dell'alta velocità dovevano essere restituite allo Stato e potevano essere reinvestite nell'ammodernamento della rete ferroviaria tradizionale.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe vigilare affinché le risorse di Rete Ferroviaria Italiana siano interamente destinate alle attività di manutenzione e allo sviluppo della rete piuttosto che a produrre utili.

E' altrettanto necessario che l'Autorità dei Trasporti riveda i propri indirizzi rispetto alla liberalizzazione del mercato poiché la saturazione delle tracce commerciali unita ad una riduzione del costo dei pedaggi, produce una maggiore usura della rete e la compressione dei tempi di manutenzione; tutto ciò con un sostanziale decremento delle risorse destinate al mantenimento in efficienza della rete ferroviaria.

Considerazioni

L'ultimo tragico incidente ferroviario del 6 febbraio scorso accaduto a Livraga, viene descritto come un caso sfortunato considerato che il componente del deviatoio sostituito aveva un problema di fabbricazione e che i tecnici di R.F.I. hanno agito maldestramente nella fase di controllo della lavorazione effettuata.

A nostro avviso il sistema ferroviario gestito da R.F.I. è tra i più sicuri al mondo in termini statistici, ma consideriamo inoltre che le ferrovie italiane oggi sono sicure al pari del periodo che ha preceduto gli incidenti ferroviari di Pioltello, Caluso e Livraga (2018-2020).



Quanto appena sopra considerato è peraltro confermato dalle recenti note dell'ANSF, con le quali la stessa Agenzia ricorda le anomalie manutentive riscontrate già con l'incidente di Lavino nell'anno 2012. Al riguardo osserviamo che la raccomandazione relativa alla certezza di effettuazione della prova di concordanza è già contenuta nei manuali operativi dei manutentori, già all'epoca dell'incidente di Lavino.

Infine, poniamo alle Istituzioni una riflessione rispetto alle competenze e possibilità di intervento di ANSF, nei confronti di tutti i soggetti interessati al trasporto ferroviario. Al riguardo riteniamo che l'Agenzia debba avere possibilità di iniziativa nei processi aziendali che attengono la sicurezza dell'esercizio ferroviario. E' inaccettabile che ad essa sono attribuite solo facoltà amministrative che si traducono in mero potere sanzionatorio e di raccomandazioni alle Imprese.

Per i motivi sopra esposti riteniamo necessari dei decisi interventi riorganizzativi rispetto alla gestione della manutenzione all'infrastruttura, che incidano molto oltre la revisione delle procedure gestionali e che proponiamo di seguito.

- ***Nel medio lungo termine***

✓ Realizzare ulteriore tecnologia a supporto dell'intervento dei tecnici di manutenzione e sistemi di monitoraggio costante dei punti vitali per la sicurezza della rete utilizzando, inoltre, una componentistica con montaggio condizionato.

✓ Riqualificare operativamente il personale della manutenzione di R.F.I. attraverso l'aumento delle attività manutentive svolte in house e organizzare un addestramento costante (simulazione) di pratica professionale.

✓ Formare il personale per specializzazione (lavori, TE, IS, SSE, ect), eliminando l'aggravio di ulteriori attribuzioni professionali non specifiche e soprattutto non praticate abitualmente.

✓ Riorganizzare il settore in termini di: distribuzione omogenea sul territorio; composizione omogenea delle squadre di lavoro con la garanzia di effettuazione puntuale del briefing a cui devono partecipare tutti gli operatori presenti nelle lavorazioni.

✓ Riorganizzare il servizio di reperibilità in funzione di una maggiore efficacia di pronto intervento, dedicato ai soli interventi urgenti e non programmati.

✓ Ricercare spazi manutentivi diurni rinunciando ad alcuni servizi di trasporto oltre alle ore del giorno dedicate alla mobilità dei pendolari.

- ***Interventi urgenti***

✓ Eliminare il sistema di parcellizzazione della sicurezza nella fase di esecuzione dell'attività manutentiva. Il tecnico responsabile dell'autorizzazione alla ripresa della circolazione dei treni deve essere posto nelle condizioni controllare sul posto l'esito dell'intervento manutentivo. In questo senso occorre



prevedere che le autorizzazioni per la ripresa della circolazione rilasciate al dirigente movimento corrispondano alle lavorazioni effettuate, con relative prove di effettivo funzionamento degli enti compiute con il dirigente movimento.

✓ Accelerare drasticamente con la soppressione definitiva dei passaggi a livello. L'attuazione dei PAY PL è un intervento mitigativo del rischio ma non risolutivo tra l'altro sottostimato dalla stessa R.F.I. visti i tempi di attuazione del sistema.

✓ Aggiornare i documenti di valutazione del rischio con i rischi connessi all'attività svolta dal tecnico della manutenzione.

✓ In caso di ripresa circolazione dei treni su tratti di linea interessati da "guasti" che comportano la perdita – anche temporanea - del controllo dell'ente, limitare la velocità dei treni con prescrizione all'impresa di trasporto, prevedendo inoltre il presenziamento sul posto da parte del personale specializzato.

✓ Per quanto riguarda le lavorazioni complesse che comprendono il rinnovamento o risanamento del binario e degli apparati di sicurezza, prevedere la limitazione della velocità dei treni con prescrizione all'impresa di trasporto.

Al fine di approfondire i contenuti della presente, Si chiedono alle Istituzioni in indirizzo apposite audizioni.

In attesa di riscontro si porgono Distinti saluti.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

