



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. ...

BOZZE NON CORRETTE
(versione solo per Internet)

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SUL FENOMENO DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO E DELLE MALATTIE PROFESSIONALI, CON PARTICOLARE RIGUARDO AL SISTEMA DELLA TUTELA DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'UFFICIO SPECIALE TRASPORTI A IMPIANTI FISSI (USTIF) DI BARI, IN MERITO AGLI INFORTUNI SUL LAVORO CONSEGUENTI ALL'INCIDENTE FERROVIARIO, AVVENUTO IL 12 LUGLIO 2016, NELLA TRATTA COMPRESA TRA ANDRIA E CORATO

51^a seduta: martedì 4 ottobre 2016

Presidenza della presidente FABBRI

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

INDICE

Audizione di rappresentanti dell'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF) di Bari, in merito agli infortuni sul lavoro conseguenti all'incidente ferroviario, avvenuto il 12 luglio 2016, nella tratta compresa tra Andria e Corato

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IPi; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

Intervengono l'ingegner Pietro Marturano, direttore dell'USTIF di Bari e l'ingegner Andrea Ceglie, funzionario dell' USTIF di Bari, nonché i collaboratori dottor Bruno Giordano, dottor Raimondo Morichi, dottoressa Marzia Bonacci, dottor Gerardo Corea, Maresciallo Capo Massimo Tolomeo e Maresciallo Aiutante Claudio Vuolo.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE. Avverto che della seduta odierna verrà redatto il resoconto sommario ed il resoconto stenografico e che ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo.

Comunico inoltre agli auditi che hanno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la secretazione della seduta, o di parte di essa, qualora ritenga di intervenire su fatti o circostanze che non possono essere divulgati.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

PROCEDURE INFORMATIVE

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

Audizione di rappresentanti dell'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF) di Bari, in merito agli infortuni sul lavoro conseguenti all'incidente ferroviario, avvenuto il 12 luglio 2016, nella tratta compresa tra Andria e Corato

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF) di Bari, in merito agli infortuni sul lavoro conseguenti all'incidente ferroviario, avvenuto il 12 luglio 2016, nella tratta compresa tra Andria e Corato.

Sono presenti l'ingegner Pietro Marturano, direttore dell'USTIF di Bari e l'ingegner Andrea Ceglie, funzionario dell' USTIF di Bari, che saluto e ringrazio per aver accolto il nostro invito.

Il 5 agosto 2016, quindi un mese e mezzo fa, alla Conferenza Stato-Regioni è stata approvata un'intesa che modificherà l'assegnazione delle competenze in tema di sicurezza sui trasporti ferroviari, ma nel momento in cui è avvenuto l'incidente sul quale la Commissione sta indagando tali competenze in materia di controllo e sicurezza erano in capo all'USTIF.

Lascio pertanto subito la parola ai nostri ospiti, ai quali chiedo cortesemente di presentarsi. Dopo il vostro intervento, i colleghi commissari potranno porvi le loro domande.

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

MARTURANO. Signor Presidente, onorevoli commissari, sono Pietro Marturano, direttore dell'USTIF di Bari. Come è stato anticipato, in data 12 luglio ultimo scorso avevamo ancora le competenze relative alla sicurezza sulla tratta ferroviaria Bari - Barletta, dove è avvenuto l'incidente oggetto della vostra indagine. Di fatto, il decreto di agosto che lei citava poco fa è già operativo, è entrato in vigore perché è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 15 settembre, per cui le competenze sono già passate integralmente all'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria.

L'Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF) di Bari è una diramazione territoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che segue, lo dice il nome stesso, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, che demanda a questi uffici il controllo e la verifica sulla regolarità di esercizio di tutti i trasporti ad impianti fissi; quindi parliamo non solo di ferrovie ma anche di impianti funiviari, ascensori, scale mobili, tramvie e metropolitane.

Per quanto riguarda gli impianti ferroviari, l'USTIF di Bari ha competenze territoriali sulle regioni Puglia, Basilicata e Calabria - o per lo meno le aveva fino alla pubblicazione del nuovo decreto già citato - e quindi le due attività fondamentali dell'ufficio sono i controlli ordinari e i

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

controlli straordinari. I controlli ordinari riguardano la verifica della funzionalità e della sicurezza del materiale rotabile - treni e locomotori - le verifiche annuali sulle opere d'arte, sull'armamento e sugli impianti e le tecnologie di sicurezza. Tali controlli avvengono annualmente, semestralmente o trimestralmente, come prevedono le norme, e vengono svolti dai funzionari dell'USTIF.

Per quanto riguarda l'incidente del 12 luglio le prime verifiche che sono state effettuate, anche dagli organi inquirenti, hanno riguardato la regolarità dei controlli effettuati dal mio ufficio sui treni coinvolti nell'incidente. Tali verifiche hanno avuto tutte ovviamente esito positivo, a partire da quelle che abbiamo fatto noi internamente prima di quelle dei periti della procura. Nel caso specifico, per quella tratta ferroviaria, per quei rotabili e per quell'azienda esercente, cioè la Ferrotramviaria Spa, i controlli erano stati fatti tutti con assoluta puntualità rispetto a quanto previsto dalle norme e anche gli esiti erano sempre stati completamente positivi.

Dunque, per quanto ci riguarda, riteniamo di avere svolto, assolutamente in linea con ciò che prevede la normativa, tutti i controlli, né avevamo sollevato alcuna eccezione nei confronti della Ferrotramviaria Spa. Tra l'altro, i treni coinvolti nell'incidente erano mezzi piuttosto nuovi:

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

parliamo di veicoli ferroviari immessi nell'esercizio da sei o sette anni, quindi non erano vecchi o desueti. L'unico problema da segnalare era l'assenza di attrezzaggio tecnologico per cui la sicurezza di quella tratta ferroviaria era gestita dal controllo umano.

Erano sei le figure cui era demandata la sicurezza in quel tratto: i due capistazione, i due capitreno e i due macchinisti. In particolare, non solo il capostazione ma anche il capotreno e il macchinista avrebbero dovuto verificare le coincidenze per essere sicuri che la tratta fosse libera. Dunque, ripeto, la sicurezza di quella tratta era gestita esclusivamente dal controllo umano. Negli ultimi mesi si sono sentite tante cose anche sugli organi di stampa che si sono chiesti come mai non c'era un sistema di sicurezza. Voglio dirlo chiaramente: la normativa attuale non prevede, ad oggi, e non prevedeva all'epoca dell'incidente, l'utilizzo obbligatorio di tecnologie di sicurezza, sebbene ce ne fossero di disponibili. Infatti, per esempio, la rete ferroviaria RFI, cioè la rete nazionale, credo sia quasi completamente coperta da tecnologie di questo tipo. La normativa, comunque, non prevede l'obbligo di questo tipo di attrezzaggio tecnologico per cui il fatto che la tratta Corato-Andria fosse gestita con il sistema manuale chiamato blocco telefonico era in linea con la normativa vigente.

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

Tra l'altro devo dire che non esiste alcun tipo di studio o di indagine grazie al quale si possa affermare che il controllo automatizzato e tecnologico sia più sicuro del controllo umano. Qualche esperto di sicurezza, infatti, dice anche che il controllo umano può essere più sicuro del controllo tecnologico. Pensiamo al mondo aeronautico (la sicurezza ferroviaria, attualmente, è seconda solo all'ambiente aeronautico), dove ci sono moltissimi controlli che sono gestiti direttamente dalle persone. Il pilota di un aereo ha una *check list* da compilare prima di far partire un aereo; se si dimentica di controllare un elemento di tale *check list*, ad esempio il pieno di carburante, e l'aereo parte regolarmente, poi, ovviamente, può avvenire un incidente perché i controlli non sono stati accurati.

Quello ferroviario, dal punto di vista dei controlli e della sicurezza, è un ambiente che oserei definire paramilitare, nel senso che ci sono disposizioni date dal direttore d'esercizio che dice, ad esempio, di controllare che la linea sia libera tramite fonogramma. In pratica, in caso di binario unico, un capostazione telefona all'altro capostazione per chiedere se un determinato treno è arrivato o partito. L'altro capostazione gli da conferma che la linea è libera e poi dà il consenso alla partenza di un altro treno.

PRESIDENTE. È tutto vero. Noi conosciamo la dinamica dell'incidente, siamo stati anche sul posto e abbiamo audito chi è intervenuto e quant'altro. Però, proprio perché si parla di tecnologia mancante, che non è un obbligo e che forse per certi versi è meno efficiente del blocco telefonico (il che è ovviamente tutto da dimostrare), una delle cose che ci ha colpito durante le audizioni è il fatto che il capostazione non aveva solo il ruolo di controllare la puntualità della partenza dei treni e quindi di evitare la coincidenza di due treni sullo stesso binario ma, atteso che ragioniamo di binario unico (anche questo è un tema che affronteremo in altra sede), faceva anche i biglietti e dava informazioni per cui, nel momento in cui era preposto a controllare che non succedesse ciò che poi, purtroppo, si è verificato, faceva anche dell'altro. Ora, senza grandi informazioni o comunque facendo un ragionamento di buon senso, è comprensibile come la mancata tecnologia in quel caso e il sovraccarico di lavoro per una sola persona potesse creare problemi, che purtroppo oggi raccontiamo per quanto successo.

MARTURANO. Questo è assolutamente condivisibile, però le dico - se non ve l'ha ancora comunicato nessun altro - che in realtà il consenso a far

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

partire del treno non era demandato solo ad una persona. In questo caso ci sono almeno tre persone che hanno sbagliato contemporaneamente.

PRESIDENTE. Chi sono le tre persone?

MARTURANO. Il capostazione, il capotreno e il macchinista. Il regolamento di esercizio della tratta prevedeva che il capostazione desse il consenso a partire dopo aver ricevuto il fonogramma dall'altro capostazione che gli dice che la linea è libera. Gli ordini di servizio del direttore di esercizio e il regolamento di esercizio stesso prevedevano che anche il capotreno guardasse a vista se fosse arrivato il treno precedente e se avesse liberato la tratta. C'è poi anche il macchinista. Non abbiamo avuto modo di approfondire le indagini - nello specifico sono anche presidente della commissione ministeriale d'inchiesta sull'incidente, che però non ha potuto cominciare i lavori perché non ha avuto ancora l'autorizzazione da parte della procura di Trani - però dai primi sopralluoghi e dall'analisi delle carte e dell'incidente posso dire con ragionevole certezza che si sono concatenati gli errori di tre persone. La sicurezza non era demandata solo al capostazione, che fischia e fa partire il treno. I regolamenti interni di Ferrotramviaria prevedevano che anche il capotreno controllasse che il

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

treno arrivato da Corato fosse giunto. La stessa cosa vale per il macchinista. Essendosi sbagliate tre le persone, si è verificato l'incidente.

PRESIDENTE. Non ho capito la dinamica. Il capostazione è colui che fischia per far partire il treno. Mi rispiega il ruolo del capotreno e del macchinista?

MARTURANO. Il capostazione di Andria telefona al capostazione di Corato e gli chiede se la tratta è libera. Una volta che riceve la conferma dal capostazione di Corato che la tratta è libera, segna su un foglio l'esito della telefonata. Per questo motivo si parla di fonogramma: «fono» indica la telefonata e «gramma» la trascrizione. L'esito è riportato su un registro di stazione, in cui annota che il capostazione lo ha informato che la tratta è libera. Di conseguenza, autorizza a far partire il treno. C'è stata, quindi, una superficialità di almeno tre soggetti. In questo c'è stata la concatenazione. Nella sicurezza c'è un primo e un secondo livello. In questo caso, addirittura ce n'era un terzo. Se sbagliano tre persone contemporaneamente, è normale che l'incidente si verifichi.

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

PRESIDENTE. Non credo che possiamo parlare di superficialità di tre persone. Evidentemente il sistema non ha funzionato. Al di là della distrazione di un soggetto, del sovraccarico di lavoro, della stanchezza, dell'errore nell'avvistare un treno pensando che sia quello atteso, mentre è un altro, quando si vanno a prevedere dei rischi è chiaro che devono essere tenuti nella dovuta considerazione perché la disattenzione di tre persone non può far succedere un incidente nel genere.

Vorrei tornare a quanto lei diceva in precedenza in merito ai controlli che sarebbero stati eseguiti. Volevo sapere con che frequenza sono stati effettuati nei confronti anche della Ferrotramviaria e se nei controlli erano state rilevate queste contraddizioni. Nel corso delle nostre audizioni abbiamo chiesto se in quella tratta si fossero verificati dei «quasi incidenti», se si fossero mai verificate situazioni nelle quali è andata bene per il rotto della cuffia, come si dice dalle parti mie, ma poteva andare peggio; anche questo era un elemento importante. Non possiamo parlare di fatalità o del fatto che tre persone si siano sbagliate; dobbiamo prevedere che tutto funzioni al fine di evitare una tragedia come quella verificatasi. Le chiedo, allora, con quanta frequenza avete effettuato dei controlli sulla Ferrotramviaria, se avete mai evidenziato delle incongruenze - a questo ha già risposto prima - e se vi risultano dei «quasi incidenti».

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

Procediamo ora con le domande dei commissari.

FUCKSIA (*Misto*). Sono abbastanza sconcertata per il fatto che la segnalazione andava fatta a biro su un foglio di carta. Mi sembra di aver capito che si trattasse di un registro in cui si annotava il numero del treno e l'orario; si può avere visione in copia di questo registro? Trovo che ciò sia assurdo per il semplice fatto che ci troviamo nel caso della classica catena di Reason: non è tamponato il primo evento, ma neanche il secondo e il terzo, perché di base la procedura non è adeguata. Secondo me, non ci voleva né l'incidente grave, né quello mancato. Anche il buon senso dice che un sistema del genere non garantisce un controllo incrociato; è soltanto una sequenza che non verifica.

In quante altre situazioni a binario unico a sua conoscenza si applica una procedura simile oppure si applica una procedura di controllo diversa? Penso, ad esempio, ad un controllo contestuale tra uomo che avvista e una segnalazione luminosa che consenta a qualcuno di controllare, indipendentemente dalle tre funzioni. Vorrei capire poi com'era collaudata la procedura, se è inserita nel documento di valutazione dei rischi, come è specificata e cosa è previsto nel caso di un ritardo, come nel caso contemplato. Essendoci stato un ritardo, l'altro treno non era stato

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

segnalato? C'era stata una dimenticanza? Secondo me, questo è il nocciolo della questione. Chi ha avallato? Volevo, inoltre, sapere da chi era stato collaudato il sistema di certificazione vigente. Da chi erano stati fatti i controlli e da chi era stata validata questa procedura?

BAROZZINO (*Misto-SI-SEL*). Signora Presidente, credo che ridurre al fattore umano quanto accaduto non renda giustizia. La norma non prevede l'obbligo, ma la sicurezza sul lavoro di per sé non deve mai essere un obbligo, altrimenti parliamo di un'altra cosa. Se prendiamo il decreto legislativo n. 81 del 2008 sulla sicurezza come un obbligo, è sbagliato. Siccome parliamo di un binario unico, il supporto della tecnologia al fattore umano dovrebbe esserci di per sé. Vengo dal mondo del lavoro, so di che cosa stiamo parlando.

Un aspetto non mi è chiaro e vorrei un chiarimento: quando lei ha parlato di controlli, intendeva fare riferimento esclusivamente al controllo dei mezzi o anche, ad esempio, a quello del ciclo di lavoro a cui sono sottoposti i lavoratori? Se il riferimento fosse ai soli mezzi, si tratterebbe del controllo di una sola parte e non di un controllo a 360 gradi sulla sicurezza del lavoro che preveda verifiche dei mezzi, ma anche del ciclo di lavoro dei lavoratori. Un lavoratore sottoposto ad un aumento del ciclo

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

produttivo, infatti, potrebbe non avere la stessa capacità di valutazione che avrebbe se fosse sottoposto ad un ciclo di lavoro normale. Penso dunque che si dovrebbe fare seriamente un po' di chiarezza su questo aspetto.

MARTURANO. Cercherò di chiarire uno alla volta gli aspetti che sono stati messi in evidenza. Per quanto riguarda i controlli svolti dall'USTIF, essi sono tutti di tipo strettamente strumentale. Ci occupiamo infatti dei controlli sui veicoli, sui treni, sulla capacità di frenata e sulla tenuta dei sistemi a pressione, della verifica del funzionamento delle tecnologie di sicurezza, laddove siano presenti, del controllo sull'armamento ferroviario e dunque sulle opere d'arte civili e del controllo sugli impianti ACEI, (Apparato centrale elettrico a itinerari), ovvero gli impianti meccanici e automatizzati che instradano i treni, e sul funzionamento dei sistemi.

Per quanto riguarda le attività dell'uomo e i suoi cicli di lavoro, non si tratta di una competenza dell'USTIF. Esistono un paio di decreti ministeriali che definiscono le competenze del nostro ufficio: per ciò che riguarda la sicurezza del lavoro e i cicli di lavoro, il nostro controllo non è previsto e, dunque, sulla base della norma istitutiva del nostro ufficio, non possiamo effettuarlo. Probabilmente ciò sarebbe auspicabile, per effettuare un controllo a 360 gradi. Saremmo in grado di svolgere anche questa

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

funzione: essendo esperti di sicurezza ferroviaria, non sarebbe difficile effettuare un controllo anche sulla sicurezza sul lavoro. Ma i decreti istitutivi dell'ente di cui facciamo parte non lo prevedono e quindi, purtroppo, non ce ne occupiamo. Questo tipo di controllo è dunque demandato alle ASL e all'Ispettorato del lavoro.

Per quanto riguarda invece i controlli che specificamente ci competono, i tre controlli principali riguardano il materiale rotabile, gli armamenti e gli impianti di segnalamento e vengono effettuati con cadenza mediamente annuale. Quelli sugli impianti ACEI e sugli impianti di segnalamento sono controlli annuali, così come i controlli sulle opere d'arte e sull'armamento, mentre facciamo controlli semestrali sugli impianti a pressione e di frenatura dei rotabili. Questa è dunque, più o meno, la cadenza dei controlli.

Relativamente alla presenza in Italia di altre tratte che lavorano con lo stesso sistema, posso tranquillamente rispondere che ce ne sono tantissime. In Italia abbiamo centinaia o forse migliaia di chilometri di rete, anche a singolo binario, gestite attraverso il sistema del blocco telefonico. Parlo delle reti ferroviarie a carattere regionale, perché il controllo dell'USTIF riguarda solo questo tipo di reti, mentre per le reti nazionali di Trenitalia c'è un'autogestione, ovvero le controllano da soli. Si tratta poi

*Resoconto stenografico n.**Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016**Sede AU*

della stessa tipologia di controllo prevista dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, dunque, dal 30 settembre anche queste reti ferroviarie sono state comprese nelle competenze dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF). Di conseguenza, esse verranno sottoposte al regime di controllo previsto dalla normativa per le linee nazionali. Esistono molte altre tratte con questa caratteristica: quella in cui è avvenuto l'incidente non era l'unica tratta in Italia in cui è presente un binario unico e il sistema del blocco telefonico. Adesso, proprio in questo momento, staranno circolando centinaia di treni su tratte a singolo binario col sistema del blocco telefonico. Se tutti fanno il proprio dovere, non accade nulla. Si tenga conto che quello del blocco telefonico è uno dei primi sistemi di sicurezza, nati con la nascita delle ferrovie. Già nel periodo tra il 1900 e il 1910, quando sono entrate in funzione le Ferrovie dello Stato in Italia, funzionavano quasi tutte con il sistema del blocco telefonico. Il blocco telefonico nasce insieme alla storia della ferrovia, poi naturalmente si è avuta un'evoluzione tecnologica. Vorrei però citare come esempio l'incidente avvenuto di recente nella metropolitana a Roma, in cui è deceduta una persona: lì c'era un sistema di controllo marcia treno (SCMT), ma era stato disinnescato. Quindi l'incidente può accadere anche laddove sia presente un sistema automatico. Non possiamo avere la certezza che

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

con il sistema automatico si escluda a priori l'incidente e ci si trovi dunque in una situazione di maggiore sicurezza.

Per rispondere alla domanda della senatrice Fucksia, il blocco telefonico prevede che ci sia una telefonata e che il suo esito venga trascritto nel registro cartaceo. Non vi possiamo trasmettere copia di quel registro, perché è stato sequestrato dalla magistratura e neanche noi l'abbiamo ancora visto. Per quello che abbiamo potuto dedurre - anche se non posso comunicarvelo con certezza assoluta, perché ancora non l'ho visto materialmente - nel caso in esame c'è stata una mancanza del capostazione che ha dato al treno il consenso per partire senza fare la telefonata. La procedura non è stata proprio messa in atto: ecco perché è accaduto l'incidente. Dunque è stato un errore umano grave, che ha fatto accadere ciò che è accaduto. In ferrovia ci sono degli ordini di servizio, provenienti dalla direzione di esercizio, che non a caso si chiamano ordini, perché devono essere rispettati alla lettera, come un ordine militare. Se non si esegue quell'ordine, si verificano delle conseguenze ingestibili: in quel caso non si sono neanche accorti di quello che è accaduto. Dopo che è avvenuto l'incidente, nel corso delle prime indagini svolte il giorno stesso dell'incidente, è stata rilevata una manomissione di quei registri, proprio perché qualcuno si è accorto che non aveva fatto quello che avrebbe dovuto

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

e ha cercato di porre rimedio all'ultimo momento, dopo che però l'incidente era già avvenuto.

PRESIDENTE. Desidero fare delle domande, forse banali. Vi chiedo innanzi tutto se vi risulta vi siano stati dei «quasi incidenti» magari in altre tratte ferroviarie gestite nello stesso identico modo. Vi chiedo, inoltre, che cosa sarebbe accaduto se il capostazione - poi verificheremo se ha fatto o meno la telefonata - in quel momento si fosse sentito male.

MARTURANO. Se il capostazione si fosse sentito male non ci sarebbe stato il problema, perché non avrebbe dato al treno il consenso a partire. La procedura prevede, appunto, che se una persona viene meno all'ordine di servizio e al regolamento di esercizio, che è tassativo, ci sia un altro che pone rimedio. Se il capostazione impazzisce e fa partire il treno sapendo che ne sta arrivando un altro, ovvero che la tratta non è libera, c'è il capotreno che non dà consenso al macchinista di partire. Se impazzisce anche il capotreno e dà consenso al macchinista, quest'ultimo si deve rifiutare di partire, perché non ha visto la coincidenza e il treno che si è fermato. Se poi si mettono tutti e tre d'accordo...

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

Sui «quasi incidenti» c'è una situazione un po' particolare. Ufficialmente sono tenuto a dire che, non solo da quando dirigo l'ufficio dell'USTIF, ma anche da prima, avendo chiesto ai funzionari con più anzianità di me, ovvero negli ultimi 10 o 15 anni, non sono mai stati segnalati dei «quasi incidenti», pur avendo la società l'obbligo di comunicarci questi fatti proprio perché, nel momento in cui ce li comunicano, attiviamo delle procedure, in particolare una commissione d'inchiesta nostra, interna, e andiamo ad indagare sulle motivazioni del «quasi incidente». Se avessimo saputo di un «quasi incidente» su una tratta a blocco telefonico, la prima cosa che avremmo fatto sarebbe stata richiamare il capostazione e il macchinista, a cui rilasciamo dei patentini di abilitazione, e avremmo rifatto loro l'esame, per verificare il mantenimento delle condizioni tecniche che hanno a suo tempo consentito l'abilitazione. Questo non lo abbiamo mai fatto, perché non ci hanno mai comunicato alcun «quasi incidente». Tuttavia, detto tra le righe, da una discussione informale con i periti della procura che sono venuti ad ascoltarci in ufficio qualche settimana fa, pare che si siano rintracciati degli eventi in tal senso che non sono stati comunicati dalla direzione della Ferrotramviaria all'USTIF, che quindi non ha potuto fare nulla, perché non conosceva tali episodi.

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

PRESIDENTE. Ho fatto la domanda, proprio perché eravamo a conoscenza di ciò.

MARTURANI. Lo dico per sentito dire da parte dei procuratori e non ho certezza che siano avvenuti i «quasi incidenti», in quanto non ce li hanno comunicati.

PRESIDENTE. A proposito della richiesta della senatrice Fucksia, atteso che il registro di quel giorno lo chiederemo alla procura che sta indagando, per capire come funziona il meccanismo in oggetto, chiedo agli auditi di farci avere una copia del registro in cui si riporta il fonogramma e che ritengo sia utile a prescindere.

FUCKSIA (*Misto*). Lei ha detto che voi vi occupate soltanto del treno e quindi della sua sicurezza; pertanto, nel momento in cui guardate il registro fate una cosa che in teoria non vi dovrebbe competere, perché rientra nelle procedure di sicurezza, o ve ne occupate o non lo fate. Sarebbe interessante poter disporre di un mandato dei vostri compiti ufficiali per vedere cosa vi

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

competete. Se dovete occuparvi soltanto della tecnologia del treno, quindi di verificare se tutti gli aspetti tecnici sono funzionanti, in teoria non dovrebbe neanche interessarvi che un addetto scriva qualcosa su un registro, perché ciò implica la valutazione dei rischi per la sicurezza, che immagino sia a carico delle ferrovie.

MARTURANO. Noi non verifichiamo i registri del capostazione, perché ciò compete alla direzione di esercizio delle ferrovie: c'è un direttore di esercizio che verifica il rispetto del regolamento d'esercizio. Questo registro non andiamo a verificarlo quotidianamente o annualmente, perché ciò rientra nell'organizzazione della società.

BAROZZINO (Misto-SI-SEL). Visto che è stato aperto questo discorso, vorrei dire che non mi è chiara una questione. I macchinari sono collegati al tempo-ciclo dei lavoratori: se un lavoratore opera vicino a un macchinario, i due aspetti sono collegati, non possono essere scollegati tra loro. Noi tuttavia prendiamo per buono quello che ci dite. Il decreto legislativo n. 81 del 2008 prevede che il ciclo di lavoro del lavoratore sia abbinato a ciò che fa col macchinario: non sono realtà distanti tra loro, vanno insieme.

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU

MARTURANO. Io vi fornirò una copia del registro di stazione e due decreti ministeriali che chiariscono punto per punto quali sono le competenze dell'USTIF, in questo modo potrete leggere i decreti e vedere cosa deve fare il nostro ufficio. Per quanto mi riguarda sono assolutamente d'accordo con l'idea che si possa fare un controllo a 360 gradi e una verifica anche sull'uomo e sui turni di lavoro, ma dobbiamo attivarci per cambiare la normativa e inserirvi una verifica in tal senso.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il loro contributo.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 14,40.

Resoconto stenografico n.

Commissione infortuni lavoro Seduta n. 51 del 4 ottobre 2016

Sede AU