



SALUTE E SICUREZZA PERSONALE COMPARTO FERROVIARIO

Affare assegnato n. 149

Commissione Lavoro pubblico e privato
Senato della Repubblica

Roma, 6 maggio 2021

La **CONFETRA** – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - rappresenta tutte le categorie imprenditoriali operanti nei settori della logistica e del trasporto merci tra cui gli operatori ferroviari merci tramite l'associazione FerCargo. Una lunghissima e complessa catena d'impresе (dagli spedizionieri ai terminalisti portuali e ancora autotrasportatori, corrieri, doganalisti, interporti, operatori del cargo aereo, magazzini logistici, ecc.) tutte interrelate tra loro che ogni giorno garantisce consumi, distribuzione, approvvigionamento, import-export, tanto ai consumatori finali (cittadini e famiglie) quanto alle aziende produttrici di ogni comparto (dalla siderurgia all'agricoltura).

In merito all'Affare assegnato oggetto della presente memoria si rappresenta quanto segue.

1. ORIGINE

Il passaggio dalla trazione a vapore alla trazione elettrica ha comportato la scomparsa della figura professionale del *fuochista*. Il fuochista non aveva compiti e relative abilitazioni alla condotta del treno; tali funzioni erano affidate esclusivamente al macchinista. Quasi tutte le ferrovie a livello internazionale e molte ferrovie in concessione in Italia sono passate alla condotta affidata al solo macchinista. Per i fuochisti furono previsti percorsi professionali di inserimento in funzioni diverse privilegiando quello della abilitazione alla condotta del treno.

L'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS) optò per la condotta affidata ad un equipaggio composto da due agenti (Primo macchinista e secondo agente abilitato alla condotta). Tale decisione, presumibilmente dettata da obiettivi di assorbimento della categoria dei fuochisti, fu motivata con la presunta maggiore sicurezza dell'esercizio ferroviario assicurata dal doppio macchinista. Questa tesi è tutt'altro che dimostrata dai dati storici degli incidenti e dagli argomenti che sostengono la tesi della "doppia attenzione" alla marcia del treno se ne contrappongono altrettanti che sostengono la tesi del "disturbo alla concentrazione" che il secondo agente esercita sul macchinista alla condotta. Ricordiamo in proposito le chiare e più volte ripetute affermazioni del Direttore DIGIFEMA, oggi Direttore di ANSFISA, in merito. È un fatto acclarato che tutto il quadro normativo internazionale è costruito sulla figura del macchinista, unico agente a cui viene affidata la condotta del treno, senza alcun riferimento ad altre figure di supporto alla condotta previste a bordo dei treni merci.

2. L'EVOLUZIONE TECNOLOGICA E LA SICUREZZA DELLA MARCIA DEL TRENO

Con l'introduzione delle tecnologie che assicurano il controllo della marcia del treno (SCMT ed ERTMS/ETCS) il problema della sicurezza della marcia del treno è risolto ed il ruolo di un secondo agente a tali fini è, in ogni caso, definitivamente superato.

3. SALVAGUARDIA DELLA SALUTE E SICUREZZA DEL LAVORATORE (DLGS. 81/08)

Questo tema è stato portato all'attenzione, oltre che da prese di posizione sindacali, anche da iniziative di alcune ASL e di alcune Procure della Repubblica in diverse aree del nostro paese.

In particolare è stato richiamato il rischio connesso con il possibile non tempestivo intervento di soccorso in caso di malore del macchinista solo in una tratta della rete ferroviaria difficilmente accessibile.

Al riguardo è importante sottolineare come, a differenza di sistemi aperti quali, per esempio le strade, la ferrovia sia un sistema chiuso controllabile dai posti centrali grazie alle tecnologie già implementate sia a terra che a bordo senza soluzioni di continuità. Proprio questa caratteristica del sistema ferroviario è normalmente utilizzata in tutta Europa e nel mondo, per la gestione tempestiva delle situazioni di emergenza.

Le Imprese Ferroviarie, non intendono affrontare la questione con posizioni di principio, ma chiedono che la materia venga considerata innanzi tutto con un approccio di visione strategica di sistema, e non soltanto a livello nazionale, perché un servizio che per sua natura si sviluppa su tutta la rete nazionale e si connette sempre più alla rete ferroviaria unica europea, sia per il continuo sviluppo dei flussi di merci su scala internazionale che per l'attuazione di una coerente politica dei trasporti comunitaria, non può essere condizionato da iniziative intraprese autonomamente da autorità locali.

Aggiungendo alcune considerazioni sulle frequenze di accadimento di episodi che consigliano l'adozione di presidi e ridondanze così onerose, riferiamo l'esperienza di decenni di operatività di molte nazioni europee che, abbandonata la trazione a vapore, hanno lasciato in cabina il solo macchinista: parliamo di centinaia di milioni di treni/km e di centinaia di migliaia di treni che vengono prodotti ogni anno nelle nazioni ad "agente solo" senza che si verificano inconvenienti tali da mettere in discussione questa scelta organizzativa.

Soltanto in Italia, negli ultimi dieci anni, le IF aderenti in FerCargo (detentrici di oltre il 50% della quota di mercato) hanno effettuato treni per circa 200 milioni di treni*km, senza che sia stato registrato un solo caso nel quale la presenza del secondo agente in cabina abbia fatto differenza per la salute e la sicurezza del macchinista.

Ci chiediamo infine come mai una attenzione così mirata al settore della condotta dei treni tralasci la valutazione delle medesime supposte problematiche riferite alle effettive condizioni di lavoro di tutte le altre categorie di lavoratori isolati che non hanno la fortuna di operare con alle spalle sistemi di sicurezza del livello di SCMT ed ETCS e nemmeno operano su infrastrutture strettamente monitorate e costantemente collegate ai singoli operatori in campo come invece avviene sulla infrastruttura ferroviaria nazionale.

4. LE IMPRESE FERROVIARIE GENERANO NUMEROSI E BUONI POSTI DI LAVORO

L'obiettivo della crescita delle merci trasportate su ferrovia al 30% entro il 2030, fissato a livello europeo, comporta la necessità di un rilevante incremento della domanda di figure professionali del settore e, in modo particolare di macchinisti.

Se si considera che già ora, pur in presenza delle criticità dovute alla pandemia, si registrano difficoltà nel coprire le esigenze delle diverse imprese che si contendono in taluni casi questa forza lavoro si comprende come eventuali retro pensieri relativi a preoccupazioni di tipo occupazionale possano essere tranquillamente accantonate.

Piuttosto le Imprese Ferroviarie merci hanno necessità di un incentivo strutturato alla formazione perché oltre ai citati sviluppi in termini di produzione dobbiamo considerare che il "merci" è la porta di accesso per molti giovani al settore ferroviario. Una parte significativa di questo personale (escludendo ovviamente l'attuale periodo della pandemia) tende a migrare verso i settori passeggeri, che assicurano un impegno notturno meno impegnativo e una migliore pianificazione delle attività lavorative. Questo genera un continuo ricambio del personale del settore merci con una incidenza importante degli oneri per la formazione, oltre ad una difficoltà organizzativa per la sostituzione, ove si consideri che i corsi per l'abilitazione base di un macchinista hanno una durata mediamente compresa fra i 10 e 12 mesi.

5. CONCLUSIONE: LA SICUREZZA OBIETTIVO CONDIVISO

La concreta condivisione dell'obiettivo di perseguire un livello sempre più elevato di sicurezza passa attraverso un nuovo approccio che coniughi tutte le potenzialità offerte dall'evoluzione delle tecnologie con un assetto normativo che, superato il principio del rischio zero che, come sperimentiamo tutti i giorni in diversi campi, non esiste, definisca, per legge, il livello di rischio accettabile secondo il principio ALARP (As Low As Reasonably Practicable). Un assetto che promuova una partecipata cultura della sicurezza e superi quello attuale, basato esclusivamente su un approccio sanzionatorio.

Si chiede che questo argomento venga approfondito e trovi composizione in sede ministeriale per mezzo di un'oggettiva valutazione dei fatti e delle diverse opportunità di soluzione, senza animosità e preconcetti. Riteniamo infatti che qualunque valutazione e decisione sulla materia non possa che essere fatta dal decisore politico, sia per squisita competenza (si pensi, come sopra richiamato, alla definizione del livello di rischio accettabile), sia per la rilevanza dell'impatto, sia soprattutto per la necessità di osservazione "dall'alto" di tutti gli aspetti della materia, nell'interesse di una soluzione moderna, europea e di sistema che assicuri il conseguimento degli obiettivi di politica dei trasporti dichiarati.

Nella valutazione tutte le componenti andranno pesate e risolte, a livello di sistema, le tematiche di sicurezza del personale, del mercato del lavoro, dei costi complessivi e comparati delle misure di mitigazione dei rischi, delle opportunità offerte dalle moderne tecnologie applicate ai trasporti, nonché, dal punto di vista più strettamente giuridico, della necessaria uniformità nella definizione dei livelli di rischio accettabile e degli standard in materia di sicurezza a livello nazionale ed europeo. Con questo spirito ed auspicio forniamo il presente documento come una semplice memoria che soltanto accenna ai principali argomenti che andranno strutturati ed affrontati nella sede che abbiamo indicato, presenti tutti gli interlocutori che possano offrire un concreto contributo alla riflessione ed alla decisione.