

EDITORIALE

Circumvesuviana

Un grave incidente - con morti e feriti - su una rete sulla quale non vigila l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Questo numero delle nostre *Cronache* è dedicato al disastro ferroviario della Circumvesuviana del 6 agosto 2010. Abbiamo sentito la necessità di far uscire a breve distanza dal primo, un secondo numero per raccontare alcuni fatti di un *disastro annunciato*.

Annunciato perché, come potrete leggere negli articoli, era già stata posta l'attenzione alle problematiche relative alla conduzione del treno con il solo macchinista (Agente Solo) e quelle dell'infrastruttura e dei mezzi. La concomitanza di diversi fattori di degrado hanno infatti portato all'incidente; il treno è deragliato su un rallentamento (a 20 km/h) non protetto da alcun sistema di sicurezza.

Disastro perché è costato la vita a due persone, Giuseppe Marotta e Carlo Cautiero.

In questo numero abbiamo raccolto la testimonianza di lavoratori interessati dall'incidente e documentazione riguardante lo stato di scarsa sicurezza di mezzi e linea, ove il servizio veniva prestato con un modulo di condotta ad agente solo e con il famigerato pulsante dell'uomo morto. Situazione molto simile al disastro di Crevalcore di 5 anni e mezzo fa.

Una cosa che preoccupa è l'assoluto silenzio sindacale calato su un disastro che probabilmente si sarebbe potuto evitare. È notizia recente che tutte le sigle sindacali firmatarie di contratto abbiano infatti sottoscritto un accordo con il

Gruppo FNM S.p.A., con il quale si da seguito ai turni di lavoro che prevedono un solo macchinista anche sui locomotori non comunicanti con il resto del convoglio, sui servizi da effettuare sul Brennero (cosa che peraltro già avveniva, ma ora esiste il permesso sindacale).

È logico quindi aspettarsi che le medesime sigle che nel 2003 (in Circumvesuviana) hanno avallato l'agente solo, e oggi lo estendono anche ai servizi a lunga percorrenza, non vogliano dar risalto alle terribili conseguenze di questi accordi.

la Redazione

In questo numero:

SICUREZZA	2
Intervista a due macchinisti napoletani ...	2
Incidente annunciato	3
CONTESTO	5
Aspetti societari e vigilanza	5

SPECIALE

Intervista a due macchinisti napoletani

Dieci domande ad alcuni macchinisti napoletani sul recente incidente, costato la vita a 2 persone, e su cui è calato il sipario con la sentenza “*errore umano*” con cui ogni dirigenza si “*autoassolve*”

Domanda: Qual è il tipo di servizio svolto sulla Circumvesuviana?

Risposta: *La rete ferroviaria Circumvesuviana è nata nel 1884 ed è a scartamento ridotto (950 mm), per gli allora modesti volumi di traffico, e per consentire una riduzione dei costi di costruzione in media del 30%. Rappresenta oggi una delle principali realtà del Trasporto Pubblico Locale della Campania, con oltre 38 milioni di persone trasportate con il servizio passeggeri e di oltre 43 mila con il servizio Funiviario, grazie al lavoro dei suoi 1800 dipendenti. Gestita e di proprietà dell’Ente Autonoma Volturno s.r.l., holding regionale del settore dei trasporti, parte integrante del progetto MetroCampania.*

D: Che tipo di equipaggio viaggiava sul treno oggetto dell’incidente?

R: *Da quello che ci risulta non esisteva un equipaggio treno inteso come più persone, ma il solo macchinista.*

D: Come è possibile che un treno senza apparecchiatura SCMT viaggiasse ad agente “*solissimo*”, vale a dire con solo un agente su tutto il convoglio?

R: *Allo stato attuale l’SCMT, presente sui treni Metrostar, non funziona ancora su tutte le tratte, pertanto la velocità del convoglio viene regolata ancora dal vecchio sistema ATP e Uomo Morto, che non prevede interventi per limitare la velocità sui rallentamenti presenti lungo la linea ferroviaria, interventi regolati purtroppo*

ancora dal solo macchinista. Detto ciò, per accordi e norme emanate, è stato regolamentato l’agente “solissimo” su alcune tratte, tra cui quella in cui è avvenuto l’incidente il 6 agosto.

D: Quali sono state le reazioni della stampa, dell’opinione pubblica o degli stessi viaggiatori presenti all’incidente?

R: *Quello che dispiace maggiormente è stato il dito teso sul macchinista che usava il telefonino, uno strumento essenziale per fare l’agente solo (come ci dicono)! Accettare la tesi secondo cui usare il telefono, per comunicazioni aziendali potrebbe distrarre il conducente, dovrebbe significare anche dire no all’agente solo!*

D: Ritenete sufficiente la spiegazione “*errore umano*”?

R: *Con quanto espresso fino adesso diremmo proprio di no, anzi le indagini della magistratura devono vagliare ogni sistema tecnologico e strutturale se esistente o meno.*

D: Quali correttivi potrebbero essere introdotti per evitare il ripetersi di incidenti come questo?

R: *Sappiamo che fino adesso in Circumvesuviana col doppio agente in macchina non era mai successo un incidente simile, pertanto siamo fiduciosi ad un ripensamento sull’agente solo, riconoscendo ben venute le tecnologie per la sicurezza in supporto all’operare dei lavoratori.*

D: Ritenete corretto il comportamento delle OO.SS. in tutta la vicenda?



R: *Non abbiamo visto nessun comportamento delle OO.SS., sono state semplicemente assenti, anzi pensiamo che volessero nascondersi per un incidente annunciato.*

D: Qual è la situazione, a Napoli, fra voi macchinisti?

R: *La situazione che conosciamo non è sola circoscritta alla realtà di Napoli: i macchinisti sono stati divisi per smantellare una categoria, che riusciva a trainare tutti gli altri ferrovieri nelle lotte per la conquista dei diritti, come se fosse stato un disegno prestabilito.*

D: Perché è stata archiviata l'esperienza di Metronapoli?

R: *Metronapoli è stata la prima società di trasporto sorta sullo spirito delle liberalizzazioni. In essa sono stati trasferiti ferrovieri di Trenitalia e autoferrotranvieri dell'ANM (Azienda Napoletana Mobilità), con difficoltà di relazioni*

per la presenza di due diversi contratti di lavoro e conseguente diversità di trattamento tra i due settori, fino al prevalere definitivo del contratto dell'autoferro. Metronapoli non è mai stata archiviata e sul suo esempio sorgono le altre società concorrenti, in primo luogo di Trenitalia: così pare avviata su questo schema anche "la nuova" TLN in Lombardia. In queste società tutti i lavoratori perdono una parte dei loro diritti.

D: Pensate ci siano i margini per aggregare di nuovo il personale di macchina a Napoli, come forse in tutta Italia?

R: *Si. Non solo per i macchinisti ma per tutti i ferrovieri e lavoratori, mettendo in piedi un contesto nuovo, non dimenticando le origini delle conquiste fatte nel passato, importante per uscire subito da questo periodo che noi definiamo "Medioevo pre-industriale".*

intervista di Redazione

Incidente annunciato

Sono disponibili in rete i documenti che testimoniano come la dirigenza della Circumvesuviana fosse già stata messa a conoscenza dei problemi relativi alla sicurezza sui convogli e sulla rete

I problemi relativi alla sicurezza dell'esercizio sulla rete della Circumvesuviana non erano nuovi. Era stata infatti ripetutamente segnalata ai dirigenti e persino all'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania, ben prima dell'incidente del 6 agosto scorso, evidenti lacune nella gestione della sicurezza. In particolare risulta che fossero addirittura i nuovi treni Metrostar a causare problemi proprio all'infrastruttura ferroviaria, tanto da aver provocato il proliferare dei rallentamenti in seguito a dissestamenti delle rotaie.

È questo che si evince leggendo solo alcuni degli ultimi documenti redatti dal Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza della Circumvesuviana. Documenti che, evidentemente, non

sono stati presi in considerazione dai vertici aziendali.

Tutto il materiale è disponibile online all'indirizzo: nuke.orsacircumvesuviana.org nella sezione 'fax'.

Citiamo alcuni passaggi tratti dalla comunicazione SZ3-11/10 del 5 marzo 2010: "... tale sistema di sicurezza [Sistema Controllo Marcia Treno, nda] ... potrebbe evitare superamenti dei limiti di velocità nella tratte ove per particolari anomalie della sede ferroviaria, i convogli sono costretti a rallentare. Allo stato attuale tali situazioni di pericolo sono gestite dal macchinista che purtroppo in presenza di un errore umano non riesce a prevenire situazioni pericolose" e ancora "... nella maggior parte dei casi gli inci-

...denti accadono proprio per errore umano, errori che impianti tecnologici come l'SCMT, potrebbero evitare...".

Continua poi l'RLS: *"... attualmente, la velocità del convoglio è regolata ancora dal vecchio sistema di sicurezza ATP, che non prevede interventi automatici per limitare la velocità sui numerosi, duraturi e preoccupanti rallentamenti presenti lungo la linea ferroviaria..."*, affermando

inoltre come siano più pericolosi i nuovi treni Metrostar proprio sui rallentamenti: *"I treni Metrostar essendo notevolmente più pesanti dei vecchi elettrotreni, risentono eccessivamente delle anomalie della massicciata; per cui tali Etr sono costretti a rallentare notevolmente sulle tratte ove ci sono problemi di stabilità della sede ferroviaria e analogamente sugli scambi. Inutile dire che da quando sono in circolazione tali elettrotreni, i rallentamenti stanno aumentando notevolmente a causa delle già precarie condizioni della sede ferroviaria..."*.

Vale la pena riportare anche un passaggio ove si enunciano problematiche relative alla frenatura dei treni Metrostar, comune peraltro a molti treni composti da mezzi leggeri di recente produzione circolanti anche sulla rete di RFI: *"... il Metrostar in caso di slittamento, non arresta il convoglio ma fa proseguire la corsa per decine di metri. In alcuni casi, l'improvviso patinamento ha provocato l'arresto del convoglio ben oltre il marciapiede. Si direbbe che gli impianti del treno Metrostar siano stati progettati in modo tale da intervenire per non provocare danni alle ruote anziché arrestare il convoglio nel più breve spazio possibile, in caso di emergenza..."*.

Quasi 'profetico' si potrebbe definire il contenuto della comunicazione SZ17-53/10 del 19 luglio 2010, con la quale si chiedeva, tra le altre cose, di prevedere l'attrezzaggio della linea ferroviaria con il Sistema Controllo Marcia Treno. In particolare si faceva presente: *"... installare boe [antenne che trasmettono le informazioni a bordo del treno, quali velocità massima, rallentamenti, et., nda] nelle tratte ove necessita un*

rallentamento per motivi di sicurezza. In tal modo si evitano errori umani...", specificando che: *"... l'abbassamento automatico della velocità avviene molto più lentamente per cui ci si potrebbe trovare a velocità troppo elevata per evitare il superamento di un segnale a via*

impedita o addirittura superare una zona di rallentamento ad una velocità troppo elevata. (vedi curva Pascone [luogo dell'incidente del 6 agosto, nda]...".

Per problemi di spazio non possiamo riportare integralmente la documentazione prodotta nel tempo.

la Redazione



Aspetti societari e vigilanza

La Circumvesuviana è una società di trasporto regionale, facente parte della holding Ente Autonomo Volturno, di proprietà della Regione Campania

La Circumvesuviana è una società di Trasporto Pubblico Locale (TPL) della Campania, che serve annualmente circa 38 milioni di passeggeri con il Servizio Ferroviario e oltre 43 mila passeggeri con il Servizio Funiviario, contando su 1.800 dipendenti. È di proprietà dell'Ente Autonomo Volturno s.r.l., holding regionale del settore dei trasporti parte integrante del progetto MetroCampania.

L'infrastruttura è caratterizzata da una linea a scartamento ridotto di 950mm (contro i 1.435mm dell'infrastruttura di RFI).

In questo contesto non si applica la vigilanza dell'Authority per la sicurezza ferroviaria. L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), infatti, non ha competenza su metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia o sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario adibite unicamente a servizi passeggeri locali¹.

A questo punto sorge un quesito: chi vigila sull'applicazione delle massime tutele per la salute e per la sicurezza in questo particolare (e non tanto circoscritto) sistema di trasporto?

la Redazione



¹ <http://www.ansf.it/Agenzia/AreeDiCompetenza.shtml> - vedi anche art. 2, c. 4, lettera b) del D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162