

## UN CASO DI "SOCIETÀ CIVILE"



La Procura di Genova il 04.06.10 **archiviò** l'esposto di OrSA, contro l'AS, perché quanto denunciato non era a suo parere reato. Giunse a questa conclusione sulla base delle indicazioni dell'ASL genovese che aveva ricevuto l'incarico di svolgere le indagini.

Quanto recentemente prescritto dall'ASL di Savona rende giustizia alla incredulità suscitata da tale archiviazione.

**In realtà** l'ASL genovese procedette ad acquisire informazioni interpellando il datori di lavoro di Trenitalia TMR, Pagani Marco, e di RFI, Corani Massimo. Pagani dichiarò:

È opportuno premettere che per quanto attiene il trasporto sulle rete ligure il responsabile della Direzione Regionale di Trenitalia ci ha garantito che ad oggi non esiste ancora la cosiddetta "figura dell'agente di condotta solo", ma è abbastanza comune la "figura dell'agente di condotta unico", tale fattispecie si concretizza quando macchinista e personale di vettura (capotreno, ecc.) possono mantenersi in contatto fisico in quanto il locomotore e le carrozze passeggeri sono collegate, mentre nel caso in cui il locomotore sia isolato dai vagoni passeggeri per cui il "personale di carrozza" non può accedere al locomotore, gli agenti di condotta sono sempre due.

Acquisì dal 118 il **protocollo d'intesa** con RFI sulle procedure di pronto intervento che in sintesi si pone i seguenti obiettivi:

- o **Velocizzare** e rendere efficiente una trasmissione di informazioni tra RFI stessa e 118 **per appurare se è necessario personale di soccorso sulla linea;**
- o **Individuare** il luogo in cui questo personale possa trovare il punto di miglior accesso, **per raggiungere il convoglio fermo e soccorrere l'agente di condotta;**
- o **Informare** il personale del 118 sulle modalità più adeguate per accedere a bordo del treno;

**Le prime considerazioni dell'ASL furono:**

Alcuni punti, a **parere dello scrivente**, potrebbero rilevarsi critici in situazioni di emergenza. In particolare si segnala che il personale di soccorso, giunto al varco più vicino rispetto al luogo in cui si è fermato il convoglio, prima di poter accedere alla linea ferrata deve attendere il via libera da RFI e, se il convoglio è in galleria, anche il via libera dei vigili del fuoco che garantiscano la sicurezza dei soccorritori.

Si rileva che gli interventi si svolgono in tempi successivi o, comunque, non risultano pianificati formalmente, né risultano ipotizzatesi nella tempistica. Non è infatti disponibile una previsione basata su uno studio di fattibilità o su esercitazioni né su simulazioni.

**Da RFI acquisì le seguenti informazioni**

Altro punto analizzato è stato la comunicazione tra convoglio e personale RFI a terra, sempre in caso di necessità di soccorso. In un incontro avuto con il responsabile del servizio prevenzione e protezione di RFI settore sig. Gian Claudio in data 17/2/2010, siamo stati informati di quanto segue:

RFI ha il compito di allertare i soccorsi e facilitare il loro arrivo sul luogo dell'evento, ma non è sua competenza la modalità di soccorso dei dipendenti di Trenitalia; RFI garantisce che su tutta la rete ferroviaria del dipartimento di Genova, gallerie comprese, vi è copertura totale del segnale per i telefoni cellulari; inoltre ogni 1200 metri è installato un telefono fisso.

**In particolare**

RFI non ha destinato propri mezzi all'esclusività del soccorso; qualora ci si dovesse trasferire per distanze considerevoli sulla linea ferrata, per un caso quale quello in precedenza ipotizzato, si dovrebbe utilizzare un mezzo impiegato in altre attività anche eventualmente di ditte in appalto, impegnate in interventi di manutenzione.

Anche in questo caso non ci sono state presentate ipotesi di intervento sulla concreta conoscenza della disponibilità di mezzi sul tracciato.

Alla luce di queste informazioni l'ASL **dichiarò:**

Si segnala che RFI non ha mai organizzato con Trenitalia esercitazioni per il soccorso di un macchinista in tutta la direzione regionale della Liguria: solo nella provincia di Imperia, a

E che l'esercitazione del 2009 in provincia di IM, **non riguardò il soccorso al macchinista**, ma procedure antincendio (merci pericolose), senza la presenza dell'ASL, degli RLS e in ogni caso:

**È però plausibile ritenere** che non siano state ipotizzate situazioni estreme rispetto alla distanza dal varco di accesso in quanto non essendo stati usati carrelli o altre attrezzature semoventi ed essendo stato il tempo di intervento rapido, il luogo dell'evento doveva collocarsi in prossimità dell'entrata di detta galleria che è lunga globalmente 7221 metri.

Per approfondire l'argomento l'ASL interpellò nuovamente il Sig. Pagani il 26.02.10 che **dichiarò:**

- anche per loro l'emergenza del malore di un macchinista fa riferimento al protocollo di intesa con il 118; tale protocollo è parte integrante del documento di valutazione dei rischi;
- nel loro piano di emergenza si fa altresì riferimento all'osservanza di una istruzione nazionale emanata dalla Direzione Ingegneria, Sicurezza e qualità di Sistema di Trenitalia che indica come affrontare tale emergenza; ciò in quanto, ai sensi del comma 3 dell'art. 45 del D.L.vo 81/08, si è ancora in attesa dei decreti attuativi per le modalità di applicazione, in ambito ferroviario, del D.M. 15/7/2003 n° 388 (pronto soccorso aziendale);
- a livello regionale non esiste il problema dell'agente solo, perciò il capotreno potrebbe sempre attivare i soccorsi tempestivamente;
- nell'affrontare il problema del malore del macchinista, nel contesto della valutazione dei rischi, erano anche state formulate alcune considerazioni probabilistiche. In particolare si era rilevato che dal 1999, data di istituzione della Direzione Regionale della Liguria, non si era mai constatata un'emergenza legata al malore del macchinista. Ciò tradotto in termini di probabilità corrisponde ad un rischio remoto. (2 eventi per milione negli anni 2005 e 2006 a livello nazionale) praticamente evenienza che non si realizza mai. Ciò avrebbe potuto indurre Trenitalia a non considerare questa problematica come una priorità

**Infine l'ASL, non risparmiandosi nell'uso dei condizionali, trasmise alla Procura di Genova, dubbi e critiche sulla efficacia dei piani di soccorso previsti da Trenitalia e RFI:**

Sulla base di quanto in precedenza riportato e della documentazione allegata la scrivente struttura ritiene che allo stato attuale non sia possibile sostenere che il problema sia stato ignorato nel documento di valutazione dei rischi e che non siano presenti procedure.

Certamente rimane il dubbio che la pianificazione dell'intervento specie nel caso si verificassero contemporaneamente più circostanze sfavorevoli, potrebbe rivelarsi insufficiente.

Alcuni procedimenti risultano essere stati attivati, in particolare sotto il profilo della **comunicazione treno-terra** che sembra essere garantita in tutti i tratti della linea ferrata che insiste sul territorio della ASL 3;

Si ritiene inoltre **garantita** una stretta correlazione tra RFI e 118 per l'attivazione del soccorso e l'approccio dei soccorritori alla linea ferrata;

La **pianificazione dell'intervento**, invece, con le informazioni a nostra disposizione, potrebbe **evidenziare criticità**.

In particolare l'efficienza operativa sembra legata ad una serie di interventi non dettagliatamente **pianificati** sia in termini di tempi che in relazione alle condizioni tecniche di esecuzione: queste ultime sembrano considerate scontate nella comune operatività delle ferrovie, ma non ne è fornita prova oggettiva.

Inoltre l'assenza di esercitazioni rende problematico verificare l'efficacia degli interventi previsti.

Rimanendo a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti si rendessero necessari si porgono distinti saluti.

Perché **Trenitalia** e **RFI**, che dichiararono il falso, continuano a godere di impunità? Perché l'ASL genovese si limitò alle segnalazioni anziché emettere una prescrizione? Perché la **Procura** sottovalutò le segnalazioni? Perché il **118** si comportò come Ponzio Pilato? Perché le **OO.SS**, che erano a conoscenza di tali problematiche, firmarono l'accordo del 15.05.09?

**VIVA L'ITALIA**