



MACCHINISTA UNICO

- E' opportuno ribadire che il tema del macchinista unico va affrontato esclusivamente dal punto di vista della sicurezza ferroviaria senza condizionamenti di natura ideologica o sindacale.
- In assenza di una disposizione nazionale o internazionale che disciplini la materia, occorre prendere atto che l'esperienza degli altri Paesi, i pronunciamenti dell'Agenzia Europea per la Sicurezza e quelli delle singole Agenzie nazionali, i moderni sistemi di controllo della marcia dei treni e i dati sull'incidentalità ferroviaria degli ultimi 20 anni confermano l'assoluta sicurezza della condotta col macchinista unico.

Come sottolineato sugli organi di stampa il 18 novembre scorso dallo stesso Direttore Generale della DIGIFEMA (Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime) ing. Fabio Croccolo, fin dalle vecchie locomotive a vapore l'addetto alla guida era unico, pur se affiancato da un fuochista. Nei treni moderni ovviamente questa esigenza è venuta meno e la presenza del secondo macchinista è superflua poiché, per la configurazione degli attuali apparati di sicurezza di bordo, questi non può operativamente intervenire sulla consolle del primo conducente; in questo contesto, sempre secondo il Direttore Generale Croccolo, il doppio macchinista essendo sostanzialmente privo di compiti può influire negativamente sulla sicurezza anziché aumentarla, in quanto possibile fonte di distrazione.

- In ambito europeo il macchinista unico è utilizzato dalla stragrande maggioranza delle imprese ferroviarie dell'Europa occidentale e si sta rapidamente diffondendo anche nell'Est soprattutto nel trasporto passeggeri. In realtà, a differenza dell'Italia dove le resistenze sono maggiori e più lente da superare, nel resto d'Europa la diffusione del macchinista unico è cominciata sin dagli anni '20, ben prima quindi dell'introduzione dei moderni sistemi tecnologici di sicurezza.

Per quanto concerne la situazione italiana, l'ANSF (*Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie*) ha riconosciuto la legittimità del macchinista unico fermo restando il rispetto da parte delle imprese ferroviarie di tutti gli standard di sicurezza.

- L'assenza di una specifica disposizione normativa in materia produce in Italia una applicazione disomogenea della disciplina del macchinista unico per effetto di orientamenti non univoci da parte della magistratura e delle singole amministrazioni coinvolte. In particolare non è infrequente il caso di ASL che si sono espresse in senso contrario al macchinista unico nel presupposto che non verrebbe garantito un soccorso tempestivo in caso di malore dello stesso. L'effetto di queste pronunce è paradossale sia sotto l'aspetto organizzativo che dei costi a carico delle imprese ferroviarie: a seconda del comune attraversato e della competenza territoriale delle ASL il treno viene guidato da un solo conducente ovvero da due; analogamente nel caso di treni internazionali la tratta europea può essere coperta con un unico conducente mentre una volta entrati in Italia ne occorrerebbero due.
- Per allineare la situazione italiana a quella degli altri Paesi europei, dando certezza agli operatori e contribuendo anche per questa via al rilancio del cargo ferroviario, si rende necessario un intervento normativo che faccia definitiva chiarezza sulla materia.

Roma, 10 maggio 2016