

## ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 18 - numero 3826 di martedì 19 luglio 2016

# La sicurezza del traffico ferroviario

*La tragedia che ha colpito i passeggeri di due treni in Puglia ha sollevato molte perplessità circa le procedure ed i livelli di sicurezza, afferenti alla circolazione dei treni: una visione allargata di questo tema oltremodo delicato. Di A. Biasiotti.*

Durante i corsi che regolarmente tengo ad aspiranti professionisti della security, nel contesto del rapporto che lega l'istituto Informa con l'università di Roma tre, non manco mai di sottolineare il fatto che, nel condurre l'analisi di rischio, tutti i rischi devono essere presi in considerazione, per quanto remota possa essere la probabilità che tale rischio si verifichi.

Ho parlato di remota probabilità e diffido costantemente i miei allievi dall'usare giammai, nelle proprie relazioni, l'aggettivo "impossibile". In più di mezzo secolo di attività professionale, ho visto tanti di quegli eventi, che erano stati dichiarati impossibili, purtroppo verificarsi, che tale aggettivo è ormai escluso dal lessico di qualsiasi decente professionista della security.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[AP1002] ?#>

Nelle relazioni sviluppate come consulente tecnico per i tribunali, nelle perizie svolte per conto di compagnie assicurative, nelle analisi di rischio richieste da clienti, nelle offerte che ai miei tempi preparavo per determinate categorie di clienti, l'aggettivo "impossibile" era essere sempre escluso.

Ancora oggi consiglio agli allievi che, ove ricevano un'offerta, anche proveniente da un'azienda qualificata, nella quale si affermi, ad esempio, che "è impossibile neutralizzare il sistema di allarme", è bene inserire subito l'offerta nel distruggitore di documenti, per liberare il tavolo di lavoro da pezzi di carta privi di significato!

Ciò premesso, è altrettanto vero che determinati rischi hanno dei coefficienti di probabilità di verificarsi e di gravità dell'impatto tali, da meritare una attenzione più o meno approfondita, con conseguente messa a punto di misure più o meno incisive di messa sotto controllo del rischio stesso.

Sulla base di secoli di circolazione ferroviaria, credo si possa affermare senza timori che la circolazione dei treni rappresenta una dimostrazione pratica del fatto che, talvolta purtroppo sulla base dell'esperienza negativa, è possibile mettere a punto delle procedure oltremodo garantistiche, che permettano di mettere ogni rischio legato alla circolazione dei treni sotto uno stretto controllo.

Ciò naturalmente non significa che il rischio possa essere considerato completamente annullato.

Lo stesso vale per la circolazione degli aeromobili, che oggi ha raggiunto dei livelli di affidabilità estremamente elevati, anche se purtroppo un incidente è sempre in agguato.

Un altro aspetto che merita attenzione è legato al fatto che i mezzi di comunicazione di massa hanno dato ampio rilievo al fatto che questa linea era mono binario e quindi su di essa dovevano essere attivate misure garantistiche oltremodo elevate, soprattutto in caso di circolazione alternata dei treni.

È bene fare questa precisazione perché in Emilia-Romagna, ad esempio, esistono altre linee ferroviarie mono binario che però hanno praticamente annullato il rischio di un possibile scontro di treni che viaggino in direzioni convergenti, per il semplice fatto che il treno in circolazione è uno solo ed esso percorre alternativamente la linea mono binario. In questo caso penso si possa affermare che il rischio di uno scontro fra due treni sia azzerato, per il semplice fatto che il treno è uno solo!

Ma anche in questo caso estremo è bene comunque tenere sempre gli occhi aperti, perché potrebbe capitare, anche se una volta ogni pochi anni, che sia necessario immettere sulla linea se non proprio un treno, almeno una locomotiva, ad esempio per interventi di manutenzione o, in caso di guasto del treno in regolare servizio, per agganciarlo e portarlo nell'officina di riparazioni.

D'altro canto, affermare che il sistema che era in vigore su questa tratta, basato su uno scambio di comunicazioni telefoniche tra i capostazione coinvolti, prima di dare l'autorizzazione al movimento del treno, non fosse sufficientemente affidabile, potrebbe essere azzardato.

La prova è data dal fatto che questa procedura ha consentito per decenni ai treni di viaggiare su questa linea a binario unico senza pericoli. Nella fattispecie, sembra che la situazione sia divenuta più complessa per la presenza di un terzo treno, sul quale si stanno adesso effettuando approfondimenti a cura degli esperti di circolazione ferroviaria.

Un altro elemento da sottolineare è che nello scambio di messaggi parlati un malinteso può essere sempre possibile. Non per nulla, tornando al caso della circolazione aerea, tutti i piloti sono assoggettati ad un corso specifico di formazione sulle modalità di conduzione dello scambio di messaggi terra-bordo. Ad esempio, ogni numero, composto di più cifre, deve essere sempre sillabato cifra per cifra, e non tutto insieme. Appare evidente che vi è una bella differenza fra sillabare il numero "67" come sessantasette o sillabarlo come 6 7.

Un altro elemento di sicurezza, nei messaggi parlati, consiste nell'utilizzo di frasi specifiche, ormai concordate e utilizzate a livello mondiale, che hanno significati ben precisi.

Ad esempio,, l'espressione inglese, linguaggio aeronautico ormai universale, "repeat" oppure il messaggio "say again", hanno due significati completamente diversi. La prima espressione è usata da chi ha lanciato il messaggio, ad esempio l'autorizzazione all'atterraggio, e impone a chi ha ricevuto un messaggio di ripetere letteralmente il messaggio ricevuto, per essere certi che egli lo abbia ben compreso.

La seconda espressione invece è usata da chi ha ricevuto un messaggio, per chiedere a chi lo ha lanciato di ripeterlo nuovamente, perché ha il dubbio di non averlo ben compreso.

Appare evidente la estrema differenza che vi è tra queste due espressioni e la attenzione con la quale tutti i piloti utilizzano solo frasi standardizzate, che sono di facile comprensione per gli addetti e riducono al minimo la possibilità di malintesi.

Non so se nello scambio di messaggi verbali fra i due capostazione ci si attenuti a procedure così garantistiche, come quelle appena illustrate, ma ho la netta sensazione che la probabilità che, soprattutto con il passare del tempo, si utilizzino espressioni colloquiali, che potrebbero ampliare il verificarsi di possibili malintesi, possa aumentare in modo significativo.

Questa è la ragione per la quale raccomando vivamente che tutti i soggetti coinvolti nella gestione di procedure di sicurezza, come ad esempio le guardie particolari giurate e gli operatori della sala controllo, abbiano ricevuto un seppur breve addestramento sulle modalità con cui occorre scambiare messaggi fra soggetti coinvolti, proprio per evitare possibili malintesi, le cui conseguenze spesso potrebbero non essere tenute sotto controllo.

Per ragioni professionali, ho avuto modo più volte di ascoltare conversazioni via radio tra la sala operativa di un istituto di vigilanza e la pattuglia di vigilanza ispettiva o di intervento, in caso di allarme, e più volte ho manifestato il mio stupore per la scarsa professionalità nello scambio di messaggi tra le due parti coinvolte.

La conclusione di questo breve intervento è semplice:

- ◆ non basta lanciare un messaggio, occorre accertarsi che la controparte lo abbia correttamente compreso.

Sono certo che se fra i due capostazione coinvolti questa procedura fosse stata correttamente attuata, lo spazio per malintesi

avrebbe potuto essere praticamente annullato.

Infine, per dare ai lettori la possibilità di analizzare in forma oggettiva alcuni aspetti della sicurezza della circolazione ferroviaria, allego il decreto dell'autorità nazionale per la sicurezza ferroviaria che proprio tratta in ampio dettaglio questo specifico tema.

Allegato

Decreto ANSF n. 4/2012 del 09 Agosto 2012 - Emanazione delle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria", del "Regolamento per la circolazione ferroviaria" e delle "Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria".

- - ◆ Testo del decreto.
  - ◆ Allegato A: Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria
  - ◆ Allegato B: Regolamento per la circolazione ferroviaria
  - ◆ Allegato C: Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria

A corredo del decreto, ANSF ha emanato la Direttiva ANSF n.1/dir/2012 del 09 Agosto 2012 - Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo.

**Adalberto Biasiotti**



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

---

[www.puntosicuro.it](http://www.puntosicuro.it)