

Rappresentanza Sindacale Unitaria n°84

Trenitalia - Divisione Cargo
Datore di Lavoro - Responsabile Area Livorno
Ing. Stefano Romanazzi
fax 855-606

Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione nei Luoghi di Lavoro
Area Livorno
Ing. Eraldo Degl'Innocenti
fax 855-368

Responsabile I.C.C. Livorno
Marco Bolcioni
fax 855-368

Oggetto: diffida, treni spinti ad Agente Solo (AS), con la doppia trazione simmetrica.

Risulta a questa RSU che ci sono dei servizi fuori turno che prevedono l'effettuazione di treni in doppia trazione simmetrica con equipaggio ad Agente Solo sul mezzo di spinta.

Questa RSU rileva che attualmente non sussistono le condizioni minime, prescritte dallo stesso gestore dell'infrastruttura per l'effettuazione di treni con un solo agente addetto alla condotta in cabina di guida. Infatti, per le frequenti gallerie e per i "buchi" di copertura della rete di radiocomunicazione, non è garantita con continuità la comunicazione treno/terra del sistema GSM-R, e pertanto viene meno così l'obbligatoria funzione di ricevere e inviare il segnale di allarme generalizzato. Tale funzione non è sempre garantita anche perché il sistema, avvalendosi del roaming, con altre società telefoniche, non consente l'invio della segnalazione di allarme, garantito soltanto dal sistema GSM-R.

Riteniamo che l'utilizzo di un Solo Agente di condotta, in cabina di guida, pone i macchinisti in condizioni di maggior rischio rispetto al modulo di condotta a doppio agente, potendosi perciò configurare violazioni o mancate applicazioni delle seguenti norme del DLgs 81/2008:

- l'art. 15.1.c (eliminazione dei rischi, in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico e, ove ciò non è possibile, loro riduzione al minimo);
- l'art. 45, in situazioni di richieste di pronto soccorso e quindi, in caso di "malore del macchinista", nei casi di mancanza della copertura del segnale telefonico, per la presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie, e perché i macchinisti della locomotiva di testa non possono avere un riscontro immediato, circa le condizioni del macchinista di coda, stante la carenza/mancanza di comunicazioni.

L'estensione e le caratteristiche orografiche della rete ferroviaria italiana, rendono molto probabile il verificarsi di emergenze in località difficilmente accessibili, che risulterebbero incompatibili con il diritto alla tutela e alla salute dei lavoratori. Pertanto in assenza di un altro macchinista in cabina e in assenza di un'appropriata organizzazione del soccorso/emergenza, l'equipaggio ad AS rappresenterebbe un vero e proprio degrado della sicurezza.

In relazione al DM 388/2003 – da considerarsi parte integrante del citato art. 45 – si segnala che l'apparecchiatura radiotelefonica a tutto oggi:

a) non assicura il regolare funzionamento (batteria scarica, caduta accidentale, ecc.).

- b) non consente la chiamata selettiva in caso di necessità (un solo tasto per chiamare i rispettivi operatori che regolano la circolazione ferroviaria come il DM, DC, DCO, DCTR, ecc.);
- c) non garantisce la ricezione/invio del segnale di prudenza generalizzato, per la limitata copertura del segnale e per la presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie;
- d) non garantisce la certezza che il macchinista, pur avendo associato il proprio telefono al numero del treno, sia sempre raggiunto telefonicamente dagli operatori durante il servizio di condotta. Infatti, anche involontariamente, qualsiasi operatore ferroviario dotato di tali telefoni cellulari, può annullare l'operazione di associazione precedente.

Peraltro, risultano disattesi i seguenti obblighi legali a carico del datore di lavoro:

- confronto con il RLS, in combinato disposto degli ex art. 18.1.s, 18.1.z, 50.1.b;
- l'obbligo di effettuare la valutazione del rischio connesso a tale modulo di condotta di cui all'art. 28, anche con riferimento ai problemi di stress da lavoro-correlato.

In aggiunta a quanto sopra, si consideri che il modulo di condotta ad AS non è contemplato nell'attuale CCNL vigente e, quindi, la sua attuazione viola la contrattazione collettiva ed è passibile di denuncia ex art. 28 legge 300/70.

Per le ragioni sopra esposte, si diffida il responsabile della Divisione Cargo Area Livorno, in qualità di Datore di Lavoro ex DLgs 81/2008, dall'attuare turni di lavoro che prevedano il macchinista da solo in cabina di guida, che non rispettino le leggi su menzionate.

Infine, si comunica che la RSU darà indicazione al personale di macchina di richiedere la presenza di un altro agente in cabina di guida, come elemento ostativo all'effettuazione del suddetto servizio di spinta. Resta inteso che qualunque disservizio, ritardo o soppressione dovrà imputarsi alla condotta unilaterale dell'azienda.

Distinti saluti

Grosseto, 30 marzo 2009

Il coordinatore RSU 84
Giuseppe Consiglio