

Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
Segreteria Regionale di Bologna
Settore Macchina
Tel./Fax 051 2582209 - Cell. 335 7657250

R.L.S.

Società Trenitalia S.p.A.
Trasporto Regionale Emilia Romagna
Personale di Macchina Impianti Associati
Tel./Fax 0522 576597 - Cell. 335 7675490

C.U.B.

Confederazione Unitaria di Base
Coordinamento Regionale Emilia Romagna
Tel. 051 385932 - 389524 - Fax. 051 310346 - Cell. 340 8287818

Procuratore della Repubblica

c/o Procura Generale Della Repubblica
40124 Bologna (BO) - Via Giuseppe Garibaldi, 6

Direzione Provinciale Del Lavoro

Servizio Ispezione del Lavoro - U.O.V.O.
40126 Bologna (BO) - Viale Angelo Masini, 12

Prefetto di Bologna

c/o Prefettura di Bologna - U.T.G.
40123 Bologna - Via IV Novembre, 24

A.N.S.F.

Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
50123 Firenze - Piazza della Stazione 45

Oggetto: esposto sui rischi connessi alla condotta dei treni ad "Agente Solo"

I sottoscritti espongono quanto segue:

in data 11 gennaio 2005 e 9 gennaio 2007, l'RLS De Paolis Roberto ha denunciato presso gli organi competenti la mancata riduzione dei rischi alla fonte (ex art. 3 DLgs 626/1994) ed il mancato rispetto del DM 388/2003 inerente l'attività lavorativa dei Macchinisti e dei Capitreno delle Ferrovie dello Stato con equipaggio "ad Agente Unico" (vedi comunicazioni -allegati 1 e 1bis). L'RLS aveva inoltrato comunicazioni indirizzate agli organi competenti già dal 2003.

Dal giorno 14 giugno 2009 il gruppo Ferrovie dello Stato, in particolare Trenitalia S.p.A., ha ulteriormente modificato la menzionata attività lavorativa dei Macchinisti e dei Capitreno adottando un equipaggio "ad Agente Solo", cioè utilizzando il solo macchinista in cabina di guida e intimando tale lavorazione con ordini scritti. I RLS, con comunicazioni del 13 e 19 ottobre 2008, con relazione allegata al verbale di riunione (ex art. 35 DLgs 81/2008) tenutasi il 23 ottobre 2008, con ulteriore comunicazione del 17 dicembre 2008, hanno segnalato al datore di lavoro il pericoloso degrado di sicurezza rappresentato dal ricorso all'equipaggio ad "Agente Solo" (AS).

Il comportamento datoriale s'è mostrato in contrasto con quanto stabilito dall'art 14 dell'ISPAT (regolamento specifico per il Capo treno) e dalla PGOS (art. 32) e con moniti circa le conseguenze disciplinari in caso di rifiuto.

A conferma di ciò, i sottoscritti segnalano che il giorno 25 giugno 2009 al macchinista Stefano Buonanotte è stato ripetutamente ordinato di condurre ad Agente Solo il treno 6565 dal suo superiore Capo Deposito Leonardo Lo Re a mezzo comunicazione scritta confermata dal Direttore della Divisione Passeggeri Regionale, ing. Di Ruzza, Datore di Lavoro ex Dlgs 81/08.

A tal proposito, gli scriventi denunciano che il DVR (Documento di Valutazione dei Rischi) redatto ai sensi del DLgs 81/2008 art. 17 comma 1 lettera a) dal Datore di Lavoro è insufficiente ed inadeguato per i seguenti motivi:

- l'attività lavorativa "Agente Solo" non è stata ancora implementata nel mansionario del Personale di condotta (Macchinista);
- la valutazione del rischio sul soccorso in caso di malore del macchinista "SOLO" in servizio ai treni è inadeguata alla realtà; il macchinista, in tale "attività lavorativa", sarebbe l'unico soggetto capace di condurre il treno;
- non è correttamente preso in considerazione lo "stress da lavoro correlato" di cui all'art. 28.1 del DLgs. 81/08;
- non sono stati considerati i fattori di rischio per il Personale Viaggiante (PdB, ovvero Personale di Bordo) connessi alle modifiche intervenute. Le condizioni di visibilità nelle stazioni (nebbia, scarsa illuminazione, marciapiedi corti o posti in curva, etc.), le difficili condizioni di operatività in caso di incidente/inconveniente in galleria, non sono state opportunamente valutate;
- non sono state valutate opportunamente le condizioni di criticità (es.: guasto alle porte dei treni e/o al sistema per la loro chiusura), sottoponendo il Personale Viaggiante ad ulteriori fattori di rischio e di stress;
- nel DVR redatto non sono state richiamate le modalità adottate per progettare, prevenire ed affermare la valutazione del rischio ivi espressa, lasciando intendere che sia stata una mera conclusione in capo al Datore di Lavoro senza alcun riscontro di dati obiettivi.

Il Datore di Lavoro norma il soccorso al Macchinista (Agente Solo) con una serie di adempimenti, correlati al piano di emergenza (P.E.I.) di RFI, che risultano assolutamente inefficaci laddove il convoglio si trovi in condizioni tali da rendere assolutamente critico il raggiungimento finanche con mezzi extra ferroviari, in particolar modo nelle gallerie, sui viadotti e in punti acclivi.

Effettuare la valutazione del rischio in caso di malore del Macchinista (Agente Solo), prendendo solo a riferimento una prescrizione emanata da Rete Ferroviaria Italiana, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, il 6 dicembre 2006, è inefficace.

Il Datore di Lavoro non tiene conto del fatto che un inadeguato soccorso al Macchinista (Agente Solo) può pregiudicare il diritto al soccorso sanitario primario utile anche ai viaggiatori presenti sul treno. La Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema (**DISQS**), struttura interna a Trenitalia, ha emanato una disposizione, chiamata **NEIF 13**, che dovrebbe regolamentare il soccorso al Macchinista Agente Solo ma che considera il soccorso alla stessa stregua di un guasto al locomotore:

"...con equipaggio di condotta composto da un solo macchinista... in caso di infortunio/malore del macchinista che non possa essere sostituito, deve considerarsi come guasto della locomotiva per cui occorre soccorso..."

Tutto questo avvalorava il fatto che il datore di lavoro non tiene conto di quanto dettato dall'art. 2087 C.C. ove lo si ritiene il principale responsabile della sicurezza dei lavoratori, ***il garante dell'incolumità fisica e della salvaguardia della personalità morale dei prestatori di lavoro....omissis...***

Si rileva inoltre la mancata applicazione delle seguenti norme:

- **l'art. 18.1.q del DLgs 81/08** per l'obbligo: *"...del datore di lavoro e del dirigente. ..omissis.. q) prendere appropriati provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno verificando periodicamente la perdurante assenza di rischio...omissis...";*
- **art. 43 del DLgs 81/08**, che recepisce i principi di tutela della sicurezza e della salute contenuti nella direttiva 89/391/CEE, art. 8 paragrafo 1) dove si prescrive: "Il datore di lavoro deve prendere, in materia di pronto soccorso, di lotta antincendio e di evacuazione dei lavoratori, le misure necessarie, adeguate alla natura delle attività ed alle dimensioni dell'impresa e/o dello stabilimento, tenendo conto di altre persone presenti e organizzare i necessari rapporti con servizi esterni, in particolare in materia di pronto soccorso, di assistenza medica di emergenza, di salvataggio e di lotta antincendio";
- **art. 45 del DLgs 81/08: PRIMO SOCCORSO** in caso di malore del macchinista, del Capotreno o dell'utente presente sul treno, la mancata copertura del segnale telefonico – anche a causa della presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie della rete nazionale – pregiudica un soccorso tempestivo e l'efficacia della norma;
- **DM 388/2003 in materia di soccorso in linea;**
- **l'art. 15.1.c del DLgs 81/2008**, cioè la mancata eliminazione dei rischi, in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico e, ove ciò non è possibile, la loro riduzione al minimo;
- **l'art. 45 del DLgs 81/2008**, che pone attenzione all'esposizione a rischio di omissione di soccorso in situazioni di richieste di pronto soccorso e quindi nel caso del "malore del macchinista", nei casi di assenza/carenza della copertura del segnale telefonico, principalmente dovute alla presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie. Tale inadempienza sarebbe in stretta connessione con quanto stabilito dall'art. 40.23 dell' Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPCL) che recita al secondo alinea **"... se il fatto (malore) avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista di qualifica..."**, poiché nei treni ad un solo macchinista (**AS/UA** – Agente Solo/Unico Agente), in caso di grave malore del macchinista, non vi sarebbe nessun operatore dell'equipaggio treno in grado di condurre il treno in un'opportuna stazione per ricevere soccorso.
La situazione è simile se occorre soccorso per malessere ai viaggiatori in condizioni di non copertura del segnale telefonico come anzidetto o, ancor peggio, se si verificasse un incendio, non essendo garantita l'adeguata copertura del segnale stesso;
- **DPR 753/80** "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto" (in stralcio):
"Art. 7 - Le ferrovie e le loro dipendenze devono essere mantenute in buono stato di efficienza per la sicura circolazione dei treni e veicoli, in rapporto alle condizioni di esercizio, e provviste del personale necessario a garantire la sicurezza e la regolarità del servizio...omissis...
Art. 8 - Nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri.
Quando tuttavia si verifichi un incidente, il personale è tenuto a prestare tutti i possibili soccorsi e a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e limitare le conseguenze dei danni occorsi e per impedirne altri.

Le linee ferroviarie della Regione, per carenza infrastrutturale, mancano di sentieri pedonali attigui alla linea ferroviaria per essere utilizzati come vie di fuga o in situazioni di emergenza (soccorso o evacuazione per incendi). In molti casi l'area che costeggia la linea ferroviaria non solo è mancante di sentieri pedonali (previsti ex Legge 191/74, art. 8) ma è caratterizzata proprio da ambienti pericolosi; in tali situazioni RFI prescrive quotidianamente al personale dei treni di prestare attenzione nei punti critici per la presenza di cantieri, buche, mancanza di parapetti, ecc): si tratta di ambiti sostanzialmente inaccessibili. Il personale dei treni riconsegna una copia di tali prescrizioni a RFI (emittente), e l'altra alla impresa di trasporto (Trenitalia). In particolare, quasi tutte le gallerie non hanno vie di fuga. Molte di esse sono ad unica canna e senza il previsto tunnel di soccorso, con le volte ad ellisse e dove la gestione delle emergenze, al fine di prestare e ricevere soccorso, è praticamente impossibile; spesso, mancano le segnalazioni (ad alto potere rifrangente) di ricovero (nicchie) e quasi sempre non sono illuminate.

Nei treni ad Agente Solo, ma anche nei treni condotti ad Agente Unico, in caso di malore del Macchinista, non vi sarebbe nessun agente capace di condurre il treno in un'opportuna stazione per prestare soccorso. L'estensione, le caratteristiche orografiche e le condizioni critiche della rete ferroviaria italiana (gallerie, viadotti, assenza o carente manutenzione dei sentieri pedonali) rendono altamente probabile il verificarsi di emergenze in località difficilmente accessibili. In caso di malore/infortunio al Macchinista e agli utenti ferroviari che si trovino su treni effettuati da Agente Solo, il convoglio resterebbe bloccato e impossibilitato ad avvicinarsi ad una località adatta per il soccorso. In tale circostanza sarebbero perciò i soccorritori a dover raggiungere il convoglio.

Inoltre, con specifico riferimento alla problematica della sicurezza nelle gallerie, si segnala che in data 8 aprile 2009 è scaduto il termine per la verifica delle condizioni individuate nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 ottobre 2005, pubblicato nel supplemento ordinario alla G.U. n° 83 dell'8 aprile 2006.

Di tali verifiche, ad oggi, gli scriventi non hanno alcun riscontro. Pertanto, considerate le difficoltà sopra esposte, i tempi di intervento, sopra descritti risulterebbero incompatibili con il diritto alla tutela e alla salute dei lavoratori.

Nei protocolli d'intesa col Servizio Sanitario Nazionale (SSN) stipulati da RFI, laddove esistenti e resi efficaci dalle disposizioni impartite dal Prefetto al responsabile zonale del 118, non è precisata la tempistica degli interventi di soccorso, in molte realtà non è stato depositato il piano di intervento e non si è a conoscenza dei risultati di eventuali simulazioni effettuate dal Datore di Lavoro con le strutture interessate, stante l'esigenza di considerare in modo stringente un adeguato e ragionevole lasso di tempo che consenta l'intervento degli operatori, tenendo in debito conto che il calcolo di detti tempi parte dall'assunto principale che più essi sono rapidi più è efficace il soccorso ed il relativo scopo.

Il Legislatore ha già fornito importanti indirizzi attraverso l'emanazione del Comunicato n° 87 della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo al DPR 27 marzo 1992, "Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza". In tale documento viene stabilito, al riguardo, che:

"... il soccorso sanitario primario...dovrà estrinsecarsi in un periodo di tempo non superiore agli 8 minuti per gli interventi in area urbana e di 20 minuti per le zone extra-urbane..."

Aspetti specifici relativi al DM 388/2003

Il DM 388/2003, in vigore dal 3 febbraio 2004, costituisce l'unico strumento operativo per la realizzazione del pronto soccorso aziendale. Esso afferma il principio che l'organizzazione degli interventi in situazioni di emergenza sanitaria debba tener conto degli specifici fattori di rischio, finalizzando, a garanzia della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, gli adempimenti a carico del datore di lavoro con la predisposizione di un protocollo articolato per la gestione delle emergenze sanitarie, organizzative e procedurali per il loro contenimento e con la concezione di gestione dell'emergenza sanitaria assunta in Italia con il DPR 27.3.1992 che ha spostato dai presidi ospedalieri al territorio il primo livello d'intervento.

Il già citato DM 388/03 all'art. 2.2 disciplina la predisposizione degli interventi d'emergenza, prevedendo nei luoghi di lavoro la dotazione di una cassetta di pronto soccorso, di un mezzo di comunicazione idoneo ad attivare **rapidamente** il sistema di emergenza del SSN, ed in modo specifico, come previsto dal comma 4 dello stesso art. 2, il raccordo tra il sistema di pronto soccorso interno ed il sistema di emergenza sanitaria di cui al DPR 27.3.1992 e successive modifiche.

L'inadempimento di tali norme, che le scriventi lamentano, determina condizioni di maggior rischio e di pericolo, come dimostrabile da vari accadimenti, condizioni che rientrano nell'ipotesi contemplata dall'art. 432 del Codice Penale, ovvero evento di pericolo oggettivo e concreto per la cui esistenza non si richiede il verificarsi di un effettivo danno materiale, che costituisce circostanza aggravante, ma è sufficiente l'insorgenza di uno stato di fatto che renda possibile il danno.

Il telefono cellulare GSM-R consegnato a tutti i macchinisti e capitreno dovrebbe essere il mezzo di comunicazione idoneo, previsto dal DM 388/03, ad attivare rapidamente il sistema di emergenza del Servizio Sanitario Nazionale, ma è noto anche al Datore di Lavoro che la mancata copertura telefonica dei telefonini cellulari GSM-R affidati attualmente al PdM, in alcune tratte della rete ferroviaria non garantisce il collegamento telefonico in zone territoriali non coperte da ricezione telefonica. Si segnalano, a questo proposito, le carenze individuate in aree non adeguatamente coperte sulle linee di valico, come la Faenza-Marradi, Bologna-Pistoia, Bologna-Firenze (in questo specifico caso per sovraccarico della linea a causa dei numerosi utenti collegati in corso di viaggio), sulla Parma-La Spezia e sulla Tortona-Genova, anche dopo l'avvenuta installazione dei cavi fessurati da parte della Società "Rete Ferroviaria Italiana" (RFI). **Recentemente, con una specifica comunicazione del 24 giugno che si allega (Allegato 3), le Segreterie Regionali FILT-Cgil, FIT-Cisl, UILT, FAST, UGL e Orsa, hanno segnalato analoghe carenze anche sulla linea Bologna-Ravenna.** Si denuncia che il problema è ancora lontano da una sua corretta risoluzione, anche in considerazione del fatto che su tutte le linee di valico la capacità di tenere attiva la conversazione senza cadute della rete è altamente improbabile, a causa, come già detto, delle numerose utenze collegate al sistema e/o della presenza di gallerie non dotate di cavo fessurato. In questo senso, inoltre, si fa presente che l'apparecchiatura radiotelefonica a tutt'oggi non garantisce ovunque la ricezione/invio del segnale di "prudenza generalizzata", per la presenza di "buchi" del segnale in punti particolari (**ad esempio in ambito di Stazione a Parma e a Prato**). **Nel corso degli inconvenienti tecnici occorsi sulla linea Bologna-Firenze ai treni IC 585 del 22 giugno (all'interno della Grande Galleria dell'Appennino) e al treno merci deragliato a Vernio in data 26 giugno, inoltre, risulta che non sia stato possibile inviare il segnale di prudenza di cui sopra.**

In queste settimane si sta procedendo ad ulteriori verifiche e si è riscontrato anche la presenza di problemi temporanei di connessione sulla linea Bologna-Milano, specificatamente nelle tratte tra Samoggia e Modena, in ambito stazione Modena, tra Modena e Rubiera, tra Villa Cadè e Parma, in ambito stazione Parma, tra Cadeo e Piacenza, tra Santo Stefano Lodigiano e Codogno e tra San Giuliano Milanese e Milano Rogoredo. Altri rilevamenti sono in corso e le risultanze saranno comunicate con apposita segnalazione.

Il sistema di telefonia mobile denominato GSM-R che le Società di Trasporto (Trenitalia spa compresa) utilizzano è affidato in massima parte ad un telefonino (Sagem TiGR 150 R) per mezzo del quale non è assicurato il regolare funzionamento in tutto il territorio, la batteria manifesta una tenuta di carica limitata nel tempo ed eventuali malfunzionamenti rendono impossibile la comunicazione con le utenze di servizio.

Tale telefonino per altro, il cui utilizzo era limitato ad una fase transitoria, presenta nell'ordine anche i seguenti inconvenienti:

- **non consente la chiamata selettiva** in caso di necessità con un solo tasto per chiamare i rispettivi operatori che regolano la circolazione ferroviaria come il **DM, DCM, DCCM, DCO, DCTR** ①;
- **non garantisce la ricezione/invio del segnale di prudenza generalizzato** (un allarme tipo SOS), come già sopra indicato, a causa delle carenze nella copertura del segnale per la presenza di molte gallerie e di molte zone d'ombra dovute alle ben note condizioni morfologiche e orografiche del territorio interessato dalle predette linee. In questi casi la rete GSM-R va in "roaming" ② e non consente più la possibilità di lanciare o ricevere un segnale di allarme, così come riconosciuto anche dalla stessa DISQS attraverso proprie comunicazioni al personale;
- **non garantisce la certezza che il macchinista, pur avendo associato** ③ il proprio telefono al numero del treno, **venga sempre raggiunto telefonicamente dagli operatori durante il servizio** di condotta treno. Infatti anche involontariamente qualsiasi altro operatore ferroviario dotato di tali telefoni cellulari, può annullare l'operazione di associazione precedente.

Mancata installazione del telefono veicolare (Cab radio) e/o Car-Kit nelle cabine guida previste dalle disposizioni di servizio di **RFI n° 35/02 e 27/06**.

Il sistema Cab radio è strutturato in un'apposita consolle fissata sul banco di guida con cornetta a filo e funzione viva voce. Il Car-Kit consente l'alloggiamento del telefonino di servizio (cellulare) in un'apposita basetta per ottenere una ricezione migliore poiché il sistema, unitamente al Cab radio, prevede che l'antenna di ricezione sia posta all'esterno delle locomotive evitando l'effetto di schermatura (gabbia di Faraday) e le interferenze a cui la ricezione è sottoposta dal palmare senza collegamento dall'interno della cabina di guida, ed entrambi consentono comunicazioni in viva voce con le utenze di servizio, evitando così al macchinista di arrestare il treno in caso di chiamata trovandosi da solo a condurre il convoglio.

① *Acronimi di Dirigente Movimento, Dirigente Centrale Movimento, Dirigente Centrale Coordinatore Movimento, Dirigente Centrale Operativo, Dirigente Centrale Trazione.*

② *Il roaming è un insieme di normative e di apparecchiature che permettono di mettere in comunicazione due o più reti distinte, viene utilizzato dagli operatori telefonici di telefonia cellulare per permettere agli utenti di collegarsi utilizzando una rete non di loro proprietà.*

③ *Procedura per immettere il proprio numero di treno in un'utenza di servizio dedicata.*

Carenze del Documento di Valutazione dei Rischi

In ordine al DVR, non è stata fatta un'adeguata valutazione dei rischi sul nuovo tipo di equipaggio ed ancor meno si è tenuto conto del fattore di stress lavoro-correlato.

Il documento aziendale che è parte integrante del **DVR** consegnato dal Responsabile Sicurezza Prevenzione Protezione (RSPP) ai RLS è, secondo il parere delle scriventi, carente nella sua composizione per i seguenti motivi:

- **non disciplina il soccorso in linea**; la gestione delle emergenze previste dal DM 388/03 rimane pertanto lacunosa nella sua esplicazione non confortata da un preciso piano di emergenza per quanto riguarda il soccorso, gli incendi e la evacuazione verso zone sicure;
- **non prevede una valutazione del rischio stress lavoro-correlato** poiché basa i suoi ragionamenti su semplici supposizioni; difatti codesta valutazione non è supportata da nessuno studio clinico o epidemiologico né tanto meno confortata da uno studio di natura squisitamente tecnica che valuti le tecnologie implementate nelle attività di condotta treni;
- **considera il personale a bordo treno, equipaggio treno, "lavoratori che operano in luoghi isolati"** al fine di aggirare le norme del disposto DM 388/2003 in merito al Primo Soccorso. Tutto ciò in netto contrasto con quanto stabilito dal documento del Coordinamento Tecnico Interregionale della Prevenzione nei Luoghi di Lavoro sulle Linee Guida al DM 388/2003 dove si sancisce il principio che il personale a bordo treno non è da considerare "lavoratore isolato", in quanto l'ambiente di lavoro in questione è un prolungamento ideale dell'azienda stessa. Quanto sopra enunciato è sostenuto da uno studio dell'Università di Urbino del 18 settembre 2007.

L'organizzazione sindacale Or.S.A. ha promosso l'unico studio esistente in Italia sull'agente solo, presentato a novembre 2007 dall'università di Urbino che in sintesi afferma il principio della cautela invitando Trenitalia spa a non intraprendere la modifica dell'equipaggio treno e del modulo di condotta in ragione delle carenze strutturali e condizioni morfologiche della intera rete ferroviaria che sconsigliano tale scelta. Non è possibile, così com'è strutturata la rete, effettuare il soccorso in ogni suo punto come prevede il DM 388/03 a causa della presenza di gallerie - la cui costruzione risale in alcuni casi a 100 anni - e posti di servizio - come ad esempio stazioni, spesso completamente impresenziate - frutto di una politica aziendale di desertificazione in atto già da tempo.

Lo studio dell'università di Urbino è stato consegnato dalla Segreteria Regionale OrSA Macchinisti Uniti al datore di lavoro.

Incongruenze rispetto ai regolamenti ferroviari

A titolo di esempio, infine, si vuole sottolineare che, in merito alle incongruenze regolamentari che scaturiscono dal nuovo modello di equipaggio, l'assenza di un secondo agente in cabina di guida crea i presupposti per una mancata applicazione dell'art. 27 del Regolamento Segnali nel caso di presenza di ostacoli su linee ferroviarie a doppio binario, che per poter essere tempestivamente segnalati (da parte dei treni che percorrono il binario libero) richiedono la presenza di un secondo agente con il compito di esporre il segnale di arresto all'attenzione dei treni provenienti nell'altro senso di marcia.

Nei casi di malore del macchinista, inoltre, richiedendosi l'immediata immobilizzazione del treno, da garantire per un tempo non inferiore a 30 minuti, si concretizza una situazione di pericolo sulle linee in forte pendenza, causa inattività degli organi di produzione dell'aria.

La presenza di un secondo agente di macchina, invece, consente di immobilizzare il treno senza il completo spegnimento della locomotiva.

Aspetti relativi alla formazione del personale dei treni al primo soccorso

A parere degli scriventi, il Datore di Lavoro non ha fornito una formazione adeguata ad evitare che il personale possa incorrere nelle mancanze di cui agli articoli sopra citati, in quanto potendosi verificare il caso in cui la richiesta di soccorso avvenga in piena linea, lontana da impianti telefonici fissi o in impianti non presenziati dal personale della rete (RFI), si troverebbe ad essere il solo personale in grado di prestare i primi soccorsi agli eventuali infortunati, oltretutto in modo non tempestivo. E ciò in condizione di carenza di comunicazione e di formazione specifica, che dovrebbe, invece, essere quella del personale addetto al "primo soccorso" e non alle sole procedure di primo soccorso volute dalla DISQS (che consistono, in estrema sintesi, nel valutare la gravità della situazione, monitorare quali tipologie di feriti si trovino sul luogo dell'incidente, telefonare ai referenti di RFI, i quali si occuperanno di chiedere un soccorso adeguato al caso, e attendere l'arrivo dell'ambulanza). Tutto ciò senza contare gli obblighi derivanti dalla protezione antincendio e antinfortunistica rispetto alla circolazione ferroviaria.

Nel caso di treni condotti da un solo macchinista, l'insieme di tali mansioni appaiono difficilmente realizzabili con la tempestività richiesta dalle norme, dato che contemporaneamente il solo agente, anche se coadiuvato dal Capotreno, dovrebbe prendersi cura di sé stesso, del convoglio e del coordinamento dei soccorsi.

CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto, considerato che:

- **la sentenza n. 36425/2008 del Tribunale di Milano stabilisce che Trenitalia debba** adottare, secondo i canoni della migliore scienza e tecnica, le misure di prevenzione in relazione ai mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e della sicurezza del lavoro e in relazione al grado di evoluzione della tecnica, della prevenzione e della protezione, così come cita l'art. 18.1.z del DLgs 81/2008;

- la determinazione dell'azienda ad intraprendere una politica di riduzione dell'equipaggio treno comporta un marcato degrado del modulo di condotta e, conseguentemente, dei livelli di sicurezza;

- le tecnologie poste in essere non risultano a nostro avviso esaustive e tali da evitare **potenziali pericoli all'attività dell'esercizio ferroviario in termini di sicurezza mettendo a rischio il diritto alla salute** (sancito costituzionalmente) sia dei viaggiatori che dei lavoratori;

- l'art. 15 comma n) del DLgs 81/08 obbliga per il datore a fornire istruzioni, informazione e formazione **adeguate** per i lavoratori (e il **corso di sole 4 ore non è adeguato**);

- L'art. 18.1.q dello stesso Dlgs 81/08 prevede l'obbligo: *"...del datore di lavoro e del dirigente. ..omissis.. q) prendere appropriati provvedimenti per evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno verificando periodicamente la perdurante assenza di rischio...omissis...;*

VISTA

- l'insufficienza rispetto all'obbligo, di cui all'art. 18 comma z dello stesso Dlgs , di "aggiornare le misure di prevenzione in relazione ai mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e sicurezza del lavoro, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica della prevenzione e della protezione; nello specifico, **per non aver fornito al personale idoneo strumento di comunicazione con il Servizio Sanitario Nazionale;**
- **l'assenza** di idonea valutazione ai sensi dell'art. 28 comma 1) dello stesso Dlgs dello stress lavoro-correlato;

VISTO

- quanto prescritto dall'art. 30 dello stesso Dlgs per l'obbligo di attuare *"...modello di organizzazione e di gestione...omissis..."* deve essere adottato ed efficacemente attuato, assicurando un sistema aziendale per l'adempimento di tutti gli obblighi giuridici relativi:
 - e) alle attività di informazione e formazione dei lavoratori;**
 - f) alle attività di vigilanza con riferimento al rispetto delle procedure e delle istruzioni di lavoro in sicurezza da parte dei lavoratori**
omissis...";
- quanto prescritto dall'art. 7 e 8 del DPR 753/80, in merito all'obbligo di garantire la sicurezza e la regolarità del servizio e di adozione di tutte le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica atte ad evitare sinistri e, in caso di incidente, **dell'obbligo del personale a prestare tutti i possibili soccorsi** e a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e limitare le conseguenze dei danni occorsi e per impedirne altri;
- L'Art. 2087 c.c. secondo il quale il Datore di Lavoro deve operare nel seguente modo: *"l'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro"*;
- **che non vi è stata un'adeguata valutazione dei rischi**, con la conseguenza che, anziché essere ridotti alla fonte, questi sono a nostro avviso aumentati a seguito di una palese violazione del DLgs 81/2008, peraltro in controtendenza alle attuali politiche governative di riduzione del rischio. Talune scelte aziendali, infatti, non concorrono ad eliminare - o quanto meno ridurre al minimo - il rischio di morti sul lavoro o di eventuali disastri.

Si ritiene che l'inadempimento di tali norme, nel loro complesso, determini condizioni di maggior rischio e di pericolo, come dimostrabile da vari accadimenti, condizioni che rientrano nell'ipotesi contemplata dal combinato disposto degli artt. 40 e 430 del Codice Penale che, nel caso fin qui descritto, sanzionano un evento di pericolo oggettivo e concreto per la cui esistenza non si richiede il verificarsi di un effettivo danno materiale, che costituisce circostanza aggravante, ma è sufficiente l'insorgenza di uno stato di fatto che renda possibile il danno.

La presentazione di tale esposto assolve la funzione di tutela e di protezione dai rischi derivanti dall'attività lavorativa espletata dal Personale di Macchina e del Personale Viaggiante rappresentato.

Gli scriventi oltre a rendersi disponibili per eventuali delucidazioni, richiedono di essere informati in caso di archiviazione ex art. 408 c.p.p., riservandosi la facoltà di produrre eventuali ed ulteriori integrazioni al presente documento.

In fede.

Or.S.A. _____

R.L.S. _____

C.U.B. _____

Allegato 1

R.L.S.

Società Trenitalia S.p.A.
Trasporto Regionale Emilia Romagna
Personale di Macchina Impianti Associati
presso Sede Orsa Macchinisti Uniti E-R
P.zza delle Medaglie d'Oro 4/c
Tel. e fax 051 6302209
Cell. 335 7675490
Datore di Lavoro:
Ing. Buonaiuti
Direttore Trasporto Regionale E-R
Piazza delle Medaglie d'Oro 4/c
Bologna

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA
BOLOGNA

Oggetto: esposto sulla mancanza del telefono Terra Treno, e del Telefono Bordo-Bordo sulle linee ferroviarie dell'Emilia Romagna.

Con la presente, si vuole mettere a conoscenza Codesto Ufficio delle seguenti circostanze:

la Disposizione n° 12/2002 del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (RFI) impone alle imprese di trasporto determinate caratteristiche tecniche dei mezzi di trazione e la dotazione dei locomotori di alcune strumentazioni di bordo che hanno una particolare rilevanza ai fini della sicurezza della circolazione ferroviaria. Tra essi vi sono il telefono detto "terra-treno" e il telefono "bordo-bordo". La caratteristica fondamentale del telefono "terra-treno" è quella di poter inviare da terra, in modo immediato e tempestivo, un segnale di allarme ai treni qualora vi fosse un pericolo imminente sulla linea ferroviaria. Il macchinista che riceve questo segnale, chiamato di "prudenza generalizzata", è tenuto ad arrestare immediatamente il convoglio e, successivamente all'arresto, mettersi in comunicazione telefonica con il Dirigente di Movimento al fine di ricevere istruzioni per il prosieguo della marcia.

Per ciò che concerne il telefono "bordo-bordo", esso è indispensabile, in applicazione dell'art. 3/1 lett. b dell'IPCL (Istruzione per il Personale di Condotta), in tutti quegli equipaggi in cui vi sia un solo macchinista affiancato dal Capo Treno, che svolge mansioni di 2° agente di macchina. L'assenza di tale apparato telefonico, pertanto, impone la presenza in cabina di guida di due macchinisti.

I mezzi di trazione che la DTR Emilia Romagna utilizza per l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta, non sono dotati dell'apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo.

La disposizione n° 35/2002 di RFI prescrive che: "in attesa dell'attrezzaggio dei mezzi di trazione e delle linee con sistema radiotelefonico GSM-R, in sostituzione delle apparecchiature radiotelefoniche ...omissis....., è consentito l'utilizzo di apparati palmari in dotazione al personale dei treni operanti sul sistema terra-treno della rete privata virtuale di RFI Spa".

Tale attrezzaggio, a distanza di oltre un anno, non è stato ancora completato e il personale continua ad operare in situazioni nelle quali i collegamenti telefonici sono molto precari a causa della cattiva o del tutto assente copertura del segnale, specie sui tratti in galleria.

Con i turni in vigore dal 12 dicembre 2004, ancora una volta, la DTR Emilia Romagna consente l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta in contrasto con le normative vigenti.

Di tale incongruenza era stata effettuata apposita segnalazione sia agli Organi di Controllo previsti dal Dlgs 626/94, sia il datore di lavoro con note del 10 ottobre 2003 e del 15 dicembre 2004.

Si vuole in questa sede sottolineare, in relazione alla sicurezza dei lavoratori e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'inadeguatezza della sostituzione del Telefono-terra -treno e Bordo-bordo con i telefoni cellulari in quanto essi:

- 1) non assicurano il regolare funzionamento (batteria scarica, caduta accidentale, ecc);
- 2) non consentono la chiamata selettiva (un solo tasto per chiamare i rispettivi soggetti operatori cui DM, DC, DCO, SOR ecc);
- 3) non consentono di inviare un segnale di allarme in caso di grave inconveniente all'esercizio ferroviario;
- 4) non consentono di ricevere un segnale di prudenza generalizzata;
- 5) non garantiscono la regolare e continuativa loro utilizzazione per la limitata copertura del segnale e per la presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie, soprattutto sulle linee Faenza-Marradi, Bologna Firenze, Bologna-Porretta e Parma-La Spezia;
- 6) non garantiscono la certezza che il PdM, pur essendosi associato al numero del treno, venga sempre raggiunto telefonicamente dai soggetti operatori durante il servizio di condotta: infatti, anche involontariamente, qualsiasi operatore ferroviario dotato di tali telefoni cellulari, può annullare l'associazione precedente.

Per tutte le ragioni sopra esposte il sottoscritto, non avendo ricevuto alcuna risposta alla nota del 10 ottobre 2003 e la successiva del 15 dicembre '04, e permanendo tutte le criticità già segnalate,

si richiede

- l'intervento di Codesto Ufficio per omessa riduzione del rischio alla fonte da parte del datore di lavoro (art. 3 Dlgs 626/94), affinché venga prescritto il ripristino di adeguati livelli di sicurezza della salute e dell'esercizio ferroviario, attrezzando i mezzi delle dotazioni previste;
- in attesa del completamento dei lavori di installazione, di voler disporre il ripristino dell'equipaggio a doppio macchinista.

Bologna, 11 gennaio '05

Distinti saluti

Roberto De Paolis

Allegato alla presente, delibera della ASL di Torino sulla stessa materia (protocollo n° 3418/06Mod45) assegnato all'Ufficio del Dott. Cieri.

Allegato 1 bis

R.L.S.

Società Trenitalia S.p.A.
Trasporto Regionale Emilia Romagna
Personale di Macchina Impianti Associati
Cell. 335 7675490

Datore di Lavoro:

Ing. Di Ruzza

Direttore Trasporto Regionale E-R

Piazza delle Medaglie d'Oro 4/c

Bologna

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA
BOLOGNA

Oggetto: integrazione all'esposto sulla mancanza del "Telefono Terra Treno", e del "Telefono Bordo-Bordo" sulle linee ferroviarie dell'Emilia Romagna dell'11 gennaio 2005.

Con la presente, si vuole informare Codesto Ufficio del fatto che, a seguito dell'esposto consegnatovi in data 11 gennaio 2005, la situazione relativa alla materia in oggetto non ha subito miglioramenti significativi e permangono, pertanto, tutte le criticità allora segnalate.

Allo stato attuale, in particolare sulle Linee Parma-La Spezia e Faenza-Marradi, sono presenti le seguenti aree di non ricezione del telefono GSM-R, di cui sono dotati i macchinisti e il personale di bordo dei treni, ai sensi della Disposizione n° 35/2002 del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (RFI):

1. Parma-La Spezia

- galleria in uscita dalla Stazione di Fornovo;
- galleria di ingresso alla Stazione di Solignano;
- dalla progressiva chilometrica 42 alla 44;
- tra Solignano e Berceto all'interno delle gallerie di maggiore estensione;
- da Berceto a Ostia Parmense;
- nelle gallerie tra Ostia P. e Borgo Val di Taro;
- nella galleria del Borgallo tra i km 64 e 65;
- nelle gallerie tra Grondola e Pontremoli;
- dal km 74 al km 76;
- dal binario di ricevimento di Pontremoli fino al segnale di avviso della protezione lato La Spezia;
- all'imbocco della galleria di Chiesaccia lato La Spezia;
- in ambito di stazione a Vezzano Ligure;
- nella galleria di accesso a Vezzano L. lato La Spezia.

2. Faenza-Marradi

- Galleria Persolino km 96,248
- Galleria S. Eufemia km 79,100
- Galleria vicina al segnale di protezione di San Cassiano km 76,500
- Ambito Fermata di Biforco
- Ambito Stazione di Crespino sul Lamone
- Dal km 62,500 al km 61,500
- Dal km 56,500 al km 55,500
- Dal km 50 al km 49 presso ex fabbricato viaggiatori di Formeno
- Dal km 42,500 al km 41,500
- Galleria da Fontebuona a Cercina
- Galleria Paretaio
- Galleria tra Montorsoli e Mimmole dal km 13 al 12
- Gallerie tra Mimmole e Fiesole dal km 11 al 9
- Galleria dopo Pian del Mugnone al km 6

Nel richiedere l'intervento di Codesto Ufficio affinché ponga termine alla mancanza di rispetto delle normative vigenti in materia, si fa presente quanto segue:

1. allo stato attuale l'equipaggio di macchina ad Agente Unico è stato esteso alla quasi totalità dei servizi effettuati con locomotiva E. 464 in assenza dei requisiti tecnici imposti dalla succitata Disposizione 35/2002, che impone alle imprese di trasporto determinate caratteristiche tecniche dei mezzi di trazione e la dotazione dei locomotori di alcune strumentazioni di bordo che hanno una particolare rilevanza ai fini della sicurezza della circolazione ferroviaria. Tra essi vi sono il telefono detto "terra-treno" e il telefono "bordo-bordo". Inoltre, per ciò che concerne il telefono "bordo-bordo", esso è indispensabile, in applicazione dell'art. 3/1 lett. b dell'IPCL (Istruzione per il Personale di Condotta), in tutti quegli equipaggi in cui vi sia un solo macchinista affiancato dal Capo Treno, che svolge mansioni di 2° agente di macchina. L'assenza di tale apparato telefonico, pertanto, impone la presenza in cabina di guida di due macchinisti.
2. I mezzi di trazione che la DTR Emilia Romagna utilizza per l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta, non sono ancora dotati dell'apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo. La disposizione n° 35/2002 di RFI prescrive che: "in attesa dell'attrezzaggio dei mezzi di trazione e delle linee con sistema radiotelefonico GSM-R, in sostituzione delle apparecchiature radiotelefoniche ...omissis....., è consentito l'utilizzo di apparati palmari in dotazione al personale dei treni operanti sul sistema terra-treno della rete privata virtuale di RFI Spa". **Tale attrezzaggio, a distanza di oltre due anni, non è stato ancora completato e il personale continua ad operare in situazioni nelle quali i collegamenti telefonici sono molto precari a causa della cattiva o del tutto assente copertura del segnale, specie sui tratti in galleria.**

3. Con i turni in vigore dal 12 dicembre 2005, ancora una volta, la DTR Emilia Romagna consente l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta in contrasto con le normative vigenti. **Di tale incongruenza era stata effettuata apposita segnalazione sia agli Organi di Controllo previsti dal Dlgs 626/94, sia il datore di lavoro con note del 10 ottobre 2003 e del 15 dicembre 2004 e al Vostro Ufficio l'11 gennaio 2005.**

Si vuole ancora una volta sottolineare, in relazione alla sicurezza dei lavoratori e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'inadeguatezza della sostituzione del Telefono-terra -treno e Bordo-bordo con i telefoni cellulari in quanto essi:

- 1) non assicurano il regolare funzionamento (batteria scarica, caduta accidentale, ecc);
- 2) non consentono la chiamata selettiva (un solo tasto per chiamare i rispettivi soggetti operatori cui DM, DC, DCO, SOR ecc);
- 3) non consentono di inviare un segnale di allarme in caso di grave inconveniente all'esercizio ferroviario;
- 4) non consentono di ricevere un segnale di prudenza generalizzata;
- 5) **non garantiscono la regolare e continuativa loro utilizzazione per la limitata copertura del segnale e per la presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie, soprattutto sulle linee Faenza-Marradi, Bologna-Firenze, Bologna-Porretta e nei tratti suindicati nella Parma-La Spezia; tale circostanza è presente anche in alcuni tratti delle linee Bologna-Milano e Bologna-Verona;**
- 6) non garantiscono la certezza che il PdM, pur essendosi associato al numero del treno, venga sempre raggiunto telefonicamente dai soggetti operatori durante il servizio di condotta: infatti, anche involontariamente, qualsiasi operatore ferroviario dotato di tali telefoni cellulari, può annullare l'associazione precedente.

Per tutte le ragioni sopra esposte il sottoscritto, non avendo ricevuto alcuna risposta alla nota del 10 ottobre 2003 e la successiva del 15 dicembre '04, e permanendo tutte le criticità già segnalate anche dopo l'esposto dell'11 gennaio 2005,

richiede

- l'intervento di Codesto Ufficio per omessa riduzione del rischio alla fonte da parte del datore di lavoro (art. 3 Dlgs 626/94), affinché venga prescritto il ripristino di adeguati livelli di sicurezza della salute e dell'esercizio ferroviario, attrezzando i mezzi delle dotazioni previste;
- di voler disporre il ripristino dell'equipaggio a doppio macchinista, in attesa del completamento dei lavori di installazione.

Bologna, 9 gennaio 07

Distinti saluti

Roberto De Paolis

Si allega sentenza del Tribunale di Torino del 1° febbraio 2005.

Si richiede, infine, di essere tempestivamente informati in caso di archiviazione del presente esposto.

Allegato 2

R.L.S.

Società Trenitalia S.p.A.
Trasporto Regionale Emilia Romagna
Personale di Macchina Impianti Associati
presso Sede Orsa Macchinisti Uniti E-R
P.zza delle Medaglie d'Oro 4/c
Tel. e fax 051 6302209
Cell. 335 7675490
Datore di Lavoro:
Ing. Buonaiuti
Direttore Trasporto Regionale E-R
Piazza delle Medaglie d'Oro 4/c
Bologna

Egr. Sig. Responsabile SPSAL
Dott. Alberghini
e p.c. Egr. Sig. Direttore T.R. Emilia Romagna
Ing. Buonaiuti
RSPP DTR Emilia Romagna
C.S.M. Mattiolo
Responsabile Produzione
Ing. Di Ruzza
Responsabile Formazione e Qualità
C.D. Sovr. Ruberto
Capo I.T.R. Bologna
Sig. Ansaldo

Oggetto: richiesta di intervento dell'Organo di Vigilanza su Telefono Terra Treno, Telefono Bordo-Bordo e GSM-R .

Con la presente si ribadisce che, come già comunicato nella nota del 10 ottobre in Vostro possesso e reiterato con nota del 12 gennaio 2004, l'art. 3/1 lett. b dell'IPCL consente l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta solo a condizione che il mezzo di trazione sia dotato di apparecchiature radiotelefoniche per il collegamento terra-treno e bordo-bordo.

I mezzi di trazione che la DTR Emilia Romagna utilizza per l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta, non sono dotati dell'apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo e di ciò il datore di lavoro è a conoscenza.

La disposizione n° 35/2002 di RFI recita, inoltre, che: "in attesa dell'attrezzaggio dei mezzi di trazione e delle linee con sistema radiotelefonico GSM-R, in sostituzione delle apparecchiature radiotelefoniche ...omissis....., è consentito l'utilizzo di apparati palmari in dotazione al personale dei treni operanti sul sistema terra-treno della rete privata virtuale di RFI Spa".

Tale attrezzaggio, a distanza di oltre un anno, non è stato ancora completato e il personale continua ad operare in situazioni nelle quali i collegamenti telefonici sono molto precari a causa della cattiva o del tutto assente copertura del segnale, specie sui tratti in galleria.

Con i turni in vigore dal 12 dicembre 2004, ancora una volta, la DTR Emilia Romagna comanda l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta, quindi, in contrasto con le normative vigenti.

Si vuole, inoltre, di nuovo rimarcare, in relazione alla sicurezza dei lavoratori e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, l'inadeguatezza di tale sostituzione con i telefoni cellulari in quanto essi:

- 1) non assicurano il regolare funzionamento (batteria scarica, caduta accidentale, ecc);
- 2) non consentono la chiamata selettiva (un solo tasto per chiamare i rispettivi soggetti operatori cui DM, DC, DCO, SOR ecc);
- 3) non consentono di inviare un segnale di allarme in caso di grave inconveniente all'esercizio ferroviario;
- 4) non consentono di ricevere un segnale di prudenza generalizzata;
- 5) non garantiscono la regolare e continuativa loro utilizzazione per la limitata copertura del segnale e per la presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie, soprattutto sulle linee Faenza-Marradi, Bologna Firenze, Bologna-Porretta e Parma-La Spezia;
- 6) non garantiscono la certezza che il PdM, pur essendosi associato al numero del treno, venga sempre raggiunto telefonicamente dai soggetti operatori durante il servizio di condotta: infatti, anche involontariamente, qualsiasi operatore ferroviario dotato di tali telefoni cellulari, può annullare l'associazione precedente.

Per tutte le ragioni sopra esposte il sottoscritto, non avendo ricevuto alcuna risposta alla nota del 10 ottobre 2003 e la successiva del 15 dicembre '04, e permanendo tutte le criticità già segnalate,

richiede

l'intervento dell'Organismo di controllo sul Datore di Lavoro per omessa riduzione del rischio alla fonte da parte del datore di lavoro (art. 3 Dlgs 626/94), affinché venga prescritto il ripristino di adeguati livelli di sicurezza della salute e dell'esercizio ferroviario, attrezzando i mezzi delle dotazioni previste.

Bologna, 10 gennaio '05

Distinti saluti

Roberto De Paolis

Firma in originale

Allegato 3

Segreterie Regionali Emilia Romagna

Bologna 24/06/09

**Alla c.a. Resp. R.U.O. Emilia Romagna
Dott. Giuseppe Navazio
Bologna
Direttore Trasporto Regionale
Ing. Salvatore Di Ruzza
Responsabile Produzione
Dott.ssa Fiorenza PAZZANO**

Oggetto: Richiesta d'incontro urgente PDB e PDM DPR .

A seguito dell'accordo del 15 maggio 2009, è stata riscontrata una grave criticità nel licenziamento dei treni da parte dei CT nelle stazioni in curva, in quanto, con l'aumento fino a 8 vetture assegnate al CT in caso di servizi di turno previsti da AGENTE SOLO, viene limitata in modo esponenziale la visibilità dell'intero convoglio nel momento in cui deve ordinare la partenza del treno. Si prevede una ancora più elevata criticità con l'arrivo della stagione invernale.

Oltretutto, in merito esistono accordi in essere che prevedono l'integrazione delle squadre di scorta nei casi di criticità sopra citati.

Inoltre, ci sono pervenute numerose segnalazioni da parte dei Macchinisti inerenti la mancata copertura GSM/GSM-R nelle linee di Ravenna, Porretta e Prato. Anche questa condizione imprescindibile dell'accordo del 15/05/09 sul tema AGENTE SOLO.

Le Scriventi Segreterie Regionali chiedono un incontro urgente PdB e PdM DPR per risolvere le problematiche inerenti l'applicazione di detto accordo ed il contemporaneo avvio della fase negoziale dei turni visto che, in via del tutto eccezionale, viene considerata espletata positivamente la fase negoziale nazionale come previsto da lettera del 6/6/2009 a firma del Direttore Centrale RUO.

Preme sottolineare l'importanza di applicare in modo corretto le procedure sancite dal sopracitato accordo, per non sottovalutare la sicurezza del convoglio, dei viaggiatori e del personale del treno: elemento fondamentale e punto cardine dell'operato di ogni CT e PDM.

In attesa di un sollecito riscontro alla presente daremo indicazione ai lavoratori di attenersi scrupolosamente alle norme vigenti per quanto concerne il licenziamento treni ed il controllo della chiusura porte.