



CUB TRASPORTI

Settore ferrovieri Lombardia

Tel: 0270631804

Fax: 0270602409

Ing. Fiorenzo Martini
Direttore Divisione Regionale Lombardia Passeggeri
TRENITALIA SPA

UOPSAL Milano
Via statuto, 5
Organo di vigilanza art. 13 DLgs 81/2008

E, p.c.
Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
Via Alamanni, 4 Firenze

Oggetto: **treni condotti ad Agente Solo (AS). Diffida**

Il sottoscritto Alessandro Pellegatta, in qualità di rappresentante dell'Organizzazione Sindacale (OS) territoriale CUB Trasporti Lombardia, in seguito all'accordo del 15 maggio 2009 tra FS SpA ed OoS e la conseguente intenzione della società Trenitalia di effettuare servizi di condotta negli impianti della DTR Lombardia con il modulo ad Agente Solo di cui all'oggetto già a partire dal corrente mese, espone quanto segue:

a parere di codesta OS, l'effettuazione dei treni ad AS ancora oggi, non essendo intervenute sostanziali modifiche tecnologiche ed organizzative a sostegno dell'eventuale solo agente di condotta del treno, porrebbe i macchinisti in condizioni di rischio e pericolo maggiori che con il modulo ad Agente Unico (AU), già oggetto, come noto, di prescrizioni – a carico datoriale - di vari organi di vigilanza territoriali.

Si fa notare che l'introduzione del modulo ad AS da parte di codesta DTR, non rispetterebbe, fra gli altri:

- l'art. **15.1.a DLgs 81/2008** (valutazione di tutti i rischi per la salute e sicurezza)
- l'art. **15.1. c DLgs 81/2008** (eliminazione dei rischi e, ove ciò non è possibile, loro riduzione al minimo in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico);
- l'art. **45 DLgs 81/2008**, in situazioni di richieste di pronto soccorso e quindi, in caso di "malore del macchinista", nei casi di mancanza della copertura del segnale telefonico e per la presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie. L'estensione e le caratteristiche orografiche della rete ferroviaria su cui operano i macchinisti della TMR Lombardia rendono molto probabile il verificarsi di emergenze in località difficilmente accessibili. In caso di malore/infortunio al macchinista o ai viaggiatori, se si trattasse anche di treni ad AS, 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, quindi, considerate le difficoltà sopra esposte, i tempi di intervento (mai valutati) risulterebbero dilatati ed incompatibili con il diritto alla tutela e alla salute dei lavoratori. In tal senso va rimarcato il fatto grave che l'accordo sia stato stipulato a prescindere dal rispetto di una specifica normativa emanata con il "Comunicato n° 87" del 27 marzo 1992 della Presidenza del Consiglio dei Ministri (pubblicato in G.U. 126 del 30/5/92) "*Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza*"

dove viene stabilito, fra le altre cose, 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...”

Si segnala che l'apparecchiatura radiotelefonica a tutt'oggi non garantisce la ricezione/invio del segnale di prudenza generalizzato, per la presenza di brevi “buchi” del segnale in punti particolari; oltre al fatto che ciò è stato confermato pochi giorni fa dall'ultimo incidente (treno 585 del 6 giugno 2009, galleria dell'Appennino), occorre rimarcare le mancanze permanenti del segnale GSM-R: valga per tutte quella tra le progressive chilometriche 4,600 e 7,500 della linea Gallarate-Varese, percorsa quotidianamente da treni condotti ad Agente Unico; non vi è la certezza che il macchinista, pur avendo associato il proprio telefono al numero del treno, venga sempre raggiunto telefonicamente dagli operatori durante il servizio di condotta. Infatti, anche involontariamente, qualsiasi operatore ferroviario dotato di telefoni cellulari (es. Sagem), può annullare l'operazione di associazione precedente effettuata dal Cab Radio (o veicolare) GSM-R del mezzo.

In relazione al DM 388/2003 – da considerarsi parte integrante del citato art. 45 – si fa notare, inoltre, che l'impossibilità di soccorso in caso di malore del macchinista, così come previsto dall'art. 40 IPCL, commi 23 e 24, verrebbe aggravata dal fatto che il suddetto accordo del 15 maggio 2009, nei treni fino ad otto vetture prevede la presenza a bordo treno di un unico Capotreno/CST.

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.

Per le ragioni sopra esposte, **si diffida** il responsabile della DP N/I destinatario della presente - in qualità di datore ex DLgs 81/2008 - dall'attuare un programma che preveda la condotta di treni ad AS.

Distinti saluti.

Milano, 8 giugno 2009

Alessandro Pellegatta
CUB Trasporti settore ferrovieri Lombardia