

Roma 5 febbraio 2008

RTC S.p.A.
Amministratore Delegato
Ing. Giuseppe Sciarrone
Via Sicilia, 66
00187 ROMA

Ministero dei Trasporti
Direzione Generale
Trasporto Ferroviario
Ing. Alberto Chiovelli
Via Caraci 36
00157 Roma

p.c. imprese ferroviarie

Sistemi Territoriali S.p.A.
Metronapoli S.p.A.
Ferrovie Nord Milano S.p.A.
Del Fungo Giera S.p.A.
Gruppo Torinese Trasporti
S.p.A.
Serfer
Hupac S.p.A.
Ferrovie Emilia Romagna
S.r.l.
La Ferroviaria Italiana S.p.A.
Nord Cargo S.r.l.
Sangritana S.p.A.
ATCM S.p.A.
SAD – Trasporto locale
S.p.A.
Ferrovia Centrale Umbria
S.r.l.
Rail One S.p.A.
Azienda Consortile Trasporti
Reggio Emilia
Metro Campania N.E. S.r.l.
Railion Italia S.r.l.
Le Nord S.r.l.
Ferrovie del Gargano S.r.l.
A.T.M. S.p.A.

Cat S.p.A.
Italiana Coke S.p.A.
Ferrovie del Sud Est
SBB Cargo Italy S.r.l.
Ferrotranviaria S.p.A.
Ignazio Messina & C. S.p.A.
Ferrovie Udine Cividale S.r.l.
Linea S.r.l.
InRail S.r.l.
S.E.P.S.A. S.p.A.
NTV S.p.A.
Crossrail Italia S.r.l.

Oggetto: modifica modulo di condotta treni.

Alle scriventi OO. SS. risulta che RTC S.p.A. abbia intenzione di procedere alla modifica del modulo degli equipaggi di condotta dei treni merci passando dal modulo di condotta con 2 agenti, al modulo di condotta ad 1 agente solo alla guida dei treni.

Tale modifica dell'organizzazione del lavoro può determinare:

1. Riflessi negativi sulla sicurezza sul lavoro;
2. Riflessi negativi sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;
3. Nocumento al personale di condotta, in assenza di corretta applicazione del disposto di cui al D.M. 388/2003.

Tutto ciò premesso l'ipotesi riorganizzativa risulta inapplicabile anche per i motivi di seguito riportati.

Attualmente la copertura del segnale "CAB Radio", garantita attraverso il sistema GSM-R, non è ancora continuativamente e costantemente attuata su tutto il territorio nazionale e certamente non sulle linee che dovranno percorrere i treni condotti ad Agente Solo da codesta Impresa.

E' palese, su tali linee, l'impossibilità per il "macchinista solo" di adempiere ai propri doveri in caso di qualsiasi tipo di guasto agli enti di stazione (segnali, scambi, eccetera) o di intervenire con efficacia e tempestività, al verificarsi di guasti alla parte rimorchiata (incendi, inconvenienti relativi al trasporto di merci pericolose, guasti al rodiggio, eccetera). Per questi motivi, in caso di condotta ad "agente solo" il livello di sicurezza dell'esercizio ferroviario può essere reputato insufficiente. La presenza di gallerie, di sentieri impraticabili, di viadotti, di forti pendenze, sono potenziali fonti di criticità che dovrebbero scoraggiare il ricorso al modulo di condotta ad agente solo.

Inoltre, nei casi in cui il regolamento prescrive il regime di circolazione a "marcia a vista", per le caratteristiche costruttive delle attuali cabine di guida, un solo macchinista è

impossibilitato a tenere sotto costante controllo visivo entrambi i lati del convoglio, lo stesso dicasi in caso di eventuali manovre.

Per le ragioni evidenziate l'effettuazione di treni merci con un solo macchinista presente sulla locomotiva può determinare, in caso di insorgenza di eventi non programmabili, una situazione di potenziale oggettivo pericolo per la sicurezza della circolazione ferroviaria, specie sulle linee "normalmente" impresenziate. Infatti RFI, ha scelto di impresenziare stazioni e posti di movimento, desertificando numerosi tratti di linea confidando - per fronteggiare eventuali criticità in linea - sulla presenza di due macchinisti.

In caso di guasto agli impianti di stazione delle linee percorse dai treni effettuati da codesta impresa, le norme impongono al macchinista di recarsi presso il Fabbricato della stazione (impresenziata) e/o a operare sugli scambi per disporre/modificare gli istradamenti o compilare la modulistica di servizio all'uopo necessaria. In questi casi e in presenza di un solo macchinista, ottemperando alla normativa di circolazione si violerebbe quanto disposto dalle istruzioni emanate dal gestore dell'infrastruttura che vietano l'abbandono dei mezzi di trazione sui binari di corsa (Istruzione Personale Condotta Locomotive, art. 6 commi 1, 4 terzo e quarto capoverso, e 5).

Inoltre la condotta dei treni con un solo agente di guida, regolamentata dal gestore della Rete Ferroviaria Italiana è vincolata alla presentazione, da parte dell'impresa, di adeguati piani di soccorso in linea, sia per i treni che per personale in servizio su di essi. Tali piani, che dovranno essere validati dai competenti organi, ad oggi sono sconosciuti alle scriventi.

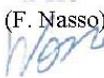
Queste OO. SS. evidenziano che il datore di lavoro (Rail Traction Company) non ha comunicato le modalità di attivazione, in caso di necessità, degli interventi di "pronto soccorso" ai sensi del D.M. 388/2003 per i casi in cui si ipotizza l'utilizzo di un solo macchinista.

Inoltre le scriventi fanno presente che il Gestore dell'Infrastruttura, attraverso l'Art. 40.23 I.P.C.L., stabilisce modalità di intervento non concepiti per moduli di condotta ad agente solo ma adatti esclusivamente all'equipaggio con doppio agente.

Per tali motivi, nel diffidare RTC S.p.A. dall'attivare un organizzazione del lavoro che presenta seri rischi, si chiede un urgente intervento della Direzione Generale Trasporto Ferroviario del Ministero dei Trasporti atto a interrompere immediatamente il proseguire di questi atteggiamenti aziendali fortemente lesivi dei diritti dei lavoratori, oltre che contrari alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Le scriventi OO. SS., per quanto detto e al fine di approfondire i rischi esplicitati, auspicano la convocazione di un incontro urgente da parte di codeste strutture.

Le Segreterie Nazionali

Filt
(F. Nasso)


Fit
(G. Luciano)


Uilt
(D. Del Grosso)


Or.S.A.
(A. Romeo)


Fast-Ferrovie
(P. Verbassi)


Ugl
(U. Nespoli)
