

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma 28 Aprile 2009

Prot. n° 938/9

SBB CARGO ITALIA

L' Amministratore Delegato - Ing. Marco Vincenzo Terranova
Il Direttore della Direzione Tecnica - Ing. Giovanni Mezzogori
Via Damiano Chiesa 2 - 21013 Gallarate (VA)

RETE FERROVIARIA ITALIANA

L' Amministratore Delegato - Ing. Michele Mario Elia
Il Direttore della Direzione Tecnica - Ing. Giovanni Costa
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

MINISTERO DEI TRASPORTI

Il Capo Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Ing. Amedeo Fumero
Il Direttore Generale del Trasporto Ferroviario - Dott. Massimo Provinciali
Via Caraci 36 - 00157 Roma

ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Il Direttore Ing. Albero Chiovelli
Piazza della Stazione 45 - 50123 Firenze

Oggetto: Richiesta ritiro Disposizione di Servizio.

La scrivente ha preso visione in data odierna della Disposizione di Servizio n°03/2009 emessa, il 20 aprile u.s., dalla Direzione Tecnica di SBB Cargo Italia, allegata alla presente.

Tale Disposizione, dopo un esame approfondito, appare certamente non attenta alla sicurezza del personale e dell'esercizio, nonché intempestiva, sia nei riguardi degli obblighi preventivi all'attuazione di un modulo d'equipaggio ad Agente Solo specificati dall'ANSF, sia nei riguardi di un confronto sindacale tutt'ora aperto sul rinnovo del contratto di secondo livello, nei riguardi del quale costituisce un'intollerabile forzatura.

Infatti, l'allegato 1 della Disposizione in questione, scandisce un piano d'emergenza per i treni ad agente solo che, sicuramente inadeguato per un'assistenza efficace a un macchinista colto da un malore di gravità tale da richiedere un soccorso d'urgenza, non esplicita, comunque, i tempi previsti per gli interventi.

A tale scopo si rammenta che l'ANSF, nella sua lettera del 20 aprile u.s., prot ANSF 01976/09, ha ribadito ***“che le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura, devono adottare, prima dell'attivazione di un servizio ad agente solo, procedure idonee affinché i rischi connessi a tale specifica condizione di esercizio siano efficacemente gestiti in tutti i tratti di linea e per tutti i convogli interessati, incluso il rischio della fuga del materiale rotabile”***, si chiede, quindi: **qualora dovesse venire a mancare la vigilanza dell'agente di condotta o avvenisse lo spezzamento di un treno oppure venisse ad accadere un combinato di entrambe le criticità, quali sarebbero, rispettivamente per ognuno dei tre eventi, i tempi d'intervento atti a scongiurare la fuga del materiale rotabile e, nel contempo, come pensa di riuscire a rispettarli in maniera plausibile?**

Inoltre, è d'uopo ricordare come, nella stessa lettera, l'ANSF ha tenuto a precisare che tali tempi possono essere diversi, quindi anche inferiori, a quelli specificati nell'art. 6 bis dell'IPCL, mentre l'allegato 1 della Disposizione in oggetto lascia immaginare solo tempi decisamente maggiori.

Nel documento in questione, inoltre, la stessa Direzione Tecnica di SBB Cargo Italia conviene, in un combinato disposto del capoverso c) del punto 4.2 e del capoverso d) del punto 4.1, che uno dei due elementi indispensabili affinché possa essere immaginato un equipaggio di condotta composto da un solo agente, è quello di un servizio effettuato con un mezzo di trazione dotato di un collegamento terra/treno e bordo/bordo efficiente.

Nel contempo, però, nei contenuti della Disposizione di Servizio, non trovano risposta alcuna le seguenti domande legate alla sicurezza dell'esercizio:

- ✓ Quali azioni, precauzioni, attenzioni e obblighi inerenti alla sicurezza dell'esercizio è tenuto a osservare e a mettere in atto il P.d.M. in caso di degrado del collegamento Terra/Treno durante lo svolgimento del servizio?
- ✓ In quale modo il P.d.M. può rendersi conto dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento terra-treno e/o bordo-bordo durante lo svolgimento del servizio?
- ✓ com'è da intendersi adempibile il punto 5 dell'articolo 2 del D.M. 388/2003 e il penultimo capoverso del punto 2 delle linee guida per l'applicazione di tale Decreto stilato dal "Coordinamento tecnico delle regioni e delle province autonome di prevenzione nei luoghi di lavoro", in caso di degrado al sistema di collegamento radiotelefonico?

L'elemento di forte perplessità e inquietudine legato, invece, ad aspetti contrattuali, che, comunque, ha riflessi inerenti anche la sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio, è quello concernente il limite di condotta giornaliero.

Essendo il Contratto Integrativo attualmente in vigore stipulato sulla base di un equipaggio di condotta composto da due agenti intercambiabili alla guida, malgrado le forti insistenze manifestate da parte sindacale in fase di stesura, di fronte all'intransigenza datoriale, alla fine, si convenne di soprassedere nel definire un limite di condotta giornaliero.

La Disposizione di Servizio in questione, però, apre a scenari di impegni di condotta giornalieri e continuativi del P.d.M., la stragrande maggioranza dei quali di notte, che vanno al di là di qualsiasi limite previsto oggi dalle leggi italiane in merito alla guida di veicoli, andando oltre, nel contempo, almeno nella grande maggioranza dei casi, a quelle che sono le possibilità fisiche di mantenimento di una soglia d'attenzione sufficiente a garantire la sicurezza dell'esercizio e l'incolumità del lavoratore.

Per quanto sopra, con la presente, s'intende formalizzare la richiesta di immediato ritiro della Disposizione di Servizio n°03/2009 emessa, il 20 aprile u.s., dalla Direzione Tecnica di SBB Cargo Italia, in assenza del quale ci vedremo costretti a dar vita a tutta una serie d'azioni di protesta a tutela e garanzia della sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio, nonché dei diritti sindacali, attraverso scioperi e proteste sindacali che contemplino il rifiuto del comando di servizi, ad Agente Solo, che potrebbero portare alla consumazione dei reati o alla complicità nei reati di: Disastro Ferroviario (Art. 230 CP), Pericolo di disastro ferroviario causato da danneggiamento (Art. 231 CP) e Attentati alla sicurezza dei trasporti (Art. 232 CP).

Inoltre, per quanto concerne il possibile compimento dei reati suddetti, in concerto con il nostro ufficio legale, ci vedremo costretti a verificare i modi, i tempi e la percorribilità di denunce e/o un esposti, avverso le SS.VV. in indirizzo, da presentare agli ispettorati del lavoro, alle USL, alle Prefetture e alle Questure di tutte le province interessate alla circolazione dei treni di SBB Cargo Italia, nonché alle associazioni consumatori e alla stampa.

Infine, sempre in concerto con il nostro ufficio legale, saremo obbligati a inoltrare un ricorso per violazione ex art.28 legge 300/70 per l'importante modifica unilaterale, compiuta da parte di SBB Cargo Italia, dell'organizzazione e del costo del lavoro come pure del Contratto Integrativo, durante una fase di rinnovo dello stesso; nonché individuare gli spazi e i modi per una consona tutela legale, contro l'utilizzo di lavoratori extra-comunitari, dipendenti da imprese diverse, all'uopo di dipendenti italiani dell'impresa, in particolar modo in occasione degli scioperi di quest'ultimi.

Distinti saluti.



Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

