



# OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

## **SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA**

**Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano**

Tel. 026702596 - 0266988627 F.S.2959-2543 -2675 Fax. 0263712229 Fax F.S. 2229 E.Mail:sr.milano.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

---

Ministro dei Trasporti

Ministero dei Trasporti  
Direzione generale del trasporto ferroviario

Procura della Repubblica di Busto Arsizio

Procura della Repubblica di Varese

Azienda Sanitaria Locale Gallarate

Azienda Sanitaria Locale Varese

Azienda Sanitaria Locale Luino

Regione Lombardia Assessorato Sanità

Regione Lombardia Assessorato Trasporti

e p.c.

Rete Ferroviaria Italiana Roma

SBB Cargo Italia Gallarate

**Oggetto: Mancato rispetto delle norme relative all'esercizio ferroviario. Mancato rispetto del DM 388/03 da parte del datore di lavoro (SBB Cargo Italia). Inadeguatezza della Valutazione del Rischio D.L.gs 626/94 da parte del datore di lavoro (SBB Cargo Italia).**

Questa O. S. venuta a conoscenza dei fatti sotto elencati:

**Dal 31 Agosto 2007 Rete Ferroviari Italiana, con Ordine di Servizio Interno n°42/2007 emesso da Reparto Territoriale Movimento di Gallarate, ha autorizzato l'Impresa di Trasporto Ferroviario "SBBCI" (Swiss Bhanof Cargo Italia), con sede legale a Gallarate Via Damiano Chiesa n° 2 ad effettuare treni merci con un solo agente alla condotta dei mezzi sulle linee di RFI sotto identificate:**

- Gallarate - Luino via Ternate;
- Gallarate - Laveno via Sesto Calende.

**Il macchinista, in tale "attività lavorativa", quindi, sarà l'unico soggetto presente sul convoglio.**

Espone quanto segue:

Per le ragioni sotto elencate, si evidenzia il pericolo insito nella concessione dell'autorizzazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana, soggetto direttamente responsabile del rilascio delle autorizzazioni, nonostante la palese inadempienza e del rispetto delle norme sulla sicurezza e soccorso dei lavoratori da parte dell'impresa di trasporto ferroviario "SBB Cargo Italia".

Questa O.S. rileva che nelle linee in oggetto e in generale non sussistono le condizioni, pur carenti, prescritte dallo stesso gestore dell'infrastruttura per l'effettuazione di treni con un solo agente addetto alla condotta e senza agente di accompagnamento dei treni. Infatti nelle linee oggetto dell'ordine interno N° 42/2007 per le frequenti gallerie e per i "buchi" di copertura della rete di radiocomunicazione (ad esempio dal Km 1,500 al Km 3,500, dal Km 18,00 al Km 21,00, ecc.) non è garantita costantemente e continuativamente una comunicazione treno/terra del sistema GSM-Railway.

Inoltre, per buona parte della linea, la comunicazione telefonica non è garantita dalla rete dedicata GSM-Railway ma avviene in roaming sulla normale rete GSM Vodafone (come ad esempio dal Km 5,100 al Km 8,800 e dal Km 21,00 alla stazione di Besozzo) perdendo così l'obbligatoria funzione di ricevere e inviare il segnale di allarme generalizzato.

Per quanto ci risulta, inoltre, le locomotive che dovrebbero trainare questi treni non sono, come invece previsto dalle norme, attrezzate con apparecchiatura radiotelefonica, che è invece sostituita da telefoni cellulari portatili in dotazione al personale che non garantiscono né adeguata autonomia né la funzionalità CAB Radio che consente al personale di ricevere comunicazioni senza essere distolto dalla guida (vivavoce). Vengono così meno le condizioni che garantiscono comunicazioni costanti e continue necessarie a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Non solo, ma come detto, su tali linee l'esercizio ferroviario viene espletato con unico binario utilizzato per i due sensi di marcia e attraverso l'adozione di controllo linea con "Dirigente Centrale Operativo". Quindi con stazioni impresenziate dove, in quelle sede di incrocio con altro treno proveniente dalla direzione opposta, ordinariamente l'agente del treno deve abbandonare il convoglio per recarsi a confermare al DCO, dopo aver controllato l'integrità del convoglio, il giunto del proprio treno attraverso l'azionamento del tasto "RAR" posto in prossimità dei segnali di partenza per consentire il transito del treno incrociante.

Mentre, in caso di guasto agli impianti di stazione, il macchinista dovrà recarsi presso il Fabbricato della stazione (impresenziato) o operare sugli scambi per effettuare, modificare gli istradamenti o compilare la modulistica di servizio all'uopo necessaria. In questi casi si violerebbe quanto disposto dalle istruzioni emanate dal gestore dell'infrastruttura stesso 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).

Sempre per le norme regolamentari su esposte e per evidenti ragioni di capacità operativa, il macchinista che è il solo agente presente sul convoglio, non è in grado di intervenire in caso di guasti alla parte rimorchiata, incendi, inconvenienti relativi al trasporto di merci pericolose.

Nei casi in cui il regolamento prescrive la "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 nei casi di eventuali manovre.

Per le ragioni su esposte l'effettuazione di treni merci con un solo agente presente sul convoglio (il macchinista), soprattutto a causa delle carenze tecnologiche rappresenta una situazione di pericolo e rischio per la sicurezza della circolazione ferroviaria. Tanto più che proprio l'organizzazione del lavoro a bordo treno imperniata sul doppio macchinista è stata utilizzata per eliminare il personale di servizio dalle stazioni.

Questa O. S. evidenzia che il datore di lavoro (SBB Cargo Italia) non assicura e non può assicurare un "pronto soccorso" adeguato alla "peculiarità" dell'attività lavorativa in oggetto (D. M. 388/2003), né un livello di sicurezza dell'esercizio ferroviario reputata sufficiente.

Infatti ad oggi, su tali linee ferroviarie:

- **non può essere garantita costantemente e continuativamente una comunicazione treno/terra a causa di buchi nel sistema GSM-Railway;**
- **non vi sono sentieri pedonali percorribili, specie nelle gallerie (Ronco, Mombello, S.Colombano);**
- **sono presenti numerosi tratti di linea in galleria, peraltro non illuminate, nonché viadotti;**
- **il distanziamento dei treni viene garantito dal Blocco Conta Assi e “tele-gestione” degli impianti ed organi ferroviari con sistema a Dirigente Centrale Operativo con sede (di tele-gestione) del Dirigente Operativo posta a molti chilometri di distanza dalle stazioni coinvolte;**
- **le stazioni “tele-gestite”, che sono la quasi totalità delle stazioni di queste linee, risultano tutte impresenziate (senza normale presenza di operatori, ne di altre persone, sul territorio);**
- **Tratti di linea con elevata pendenza;**
- **tratti di linea che attraversano zone boschive inaccessibili dall'esterno della sede ferroviaria.**

Va precisato, altresì, che le linee in oggetto sono a binario unico per entrambi i sensi di marcia dei treni.

In tema di comunicazioni terra/treno si precisa, per chiarezza, che recentemente il gruppo di lavoro “Trenitalia” (maggiore impresa di trasporto ferroviario italiana)/Coordinamento Tecnico delle Regioni e delle Province Autonome di Prevenzione nei luoghi di lavoro ha evidenziato:

**“Qualunque sia il sistema di comunicazione adottato questo dovrà comunque garantire il pieno e sicuro funzionamento del sistema in tutte le possibili situazioni (infrastrutturali, ambientali, meteorologiche ecc.) evitando in ogni modo deficit di comunicazione; dovrà essere prevista un’adeguata possibilità di comunicazione che sia in grado di garantire non solo l’attivazione del sistema di allarme ma anche la gestione dell’intera fase dell’emergenza”.**

Va altresì precisato che attualmente presso il ministero dei Trasporti è stato concluso un accordo OO. SS./Governo che apre la strada alla stesura di norme comuni per tutto il settore e per tutte le imprese coinvolte nelle Attività Ferroviarie italiane. Tale processo dovrà necessariamente concludersi in tempi brevi.

Questa O. S. quindi, ritiene doveroso segnalare a tutte le strutture in indirizzo e per le relative competenze che l’Impresa di Trasporto Ferroviario “SBB Cargo Italia” qualora avesse prodotto il previsto documento di valutazione del rischio non potrebbe che aver valutato il **“rischio”**, in modo assolutamente inadeguato.

Qualsiasi valutazione del rischio (a norma di D. L.gs 626/94 e successive modifiche), in caso di malore del macchinista unico, per le criticità sopra descritte (impossibilità di comunicazione, tempi lunghissimi per prestare soccorso, eccetera), **oltre che rappresentare un rischio per l’esercizio ferroviario, non soddisfa minimamente il dettato del DM 388/03 riguardante il pronto soccorso ai lavoratori durante la prestazione lavorativa, a tal fine questa O.S. allega un specifico studio in materia commissionato all’Università “Carlo Bo” di Urbino.**

Un’eventuale ambulanza, necessaria per il pronto soccorso, avrebbe molte difficoltà ad arrivare vicino al treno condotto dal solo macchinista, colto da malore su tali linee ferroviarie lontana dalla strada. Se il treno fosse fermo, a causa del malore del macchinista unico, nei tratto di linea ferroviaria inaccessibili ai mezzi di soccorso, che sono molto frequenti (es. galleria, viadotto, ecc.), il pronto soccorso non sarebbe **“aderente e consono”** al dettato del **D.M. 388/03**. Sarebbe, nella fattispecie, **impossibile**.

Viceversa, se il treno fosse condotto da due macchinisti, come attualmente in uso, in caso di malore di uno l’altro condurrebbe il treno in un’opportuna stazione ferroviaria dove potrebbe arrivare l’ambulanza senza **“insormontabili difficoltà”** ed in caso di guasti o di necessità operative esterne alla locomotiva, la ridondanza dell’equipaggio permetterebbe, senza nessun ulteriore nocumento alla sicurezza dell’esercizio ferroviario, di operare in totale sicurezza ed in ottemperanza di tutte le norme (D. L.gs 626/94, D. M. 388/2003, regolamenti ferroviari vari) e rigoroso rispetto dell’esercizio ferroviario.

Per quanto sopra esposto questa O. S. ritiene che il datore di lavoro deve valutare il “**Rischio**” in modo serio e convincente riguardo all’organizzazione del lavoro dei treni condotti con un solo macchinista. Non è possibile che un’impresa pieghi a mere necessità di bilancio economico o peggio, a grossolane logiche di concorrenza sui costi (taglio delle spese di un agente), le norme ferroviarie vigenti o il diritto, costituzionalmente previsto, ad un giusto e compatibile soccorso.

**Per tanto questa O. S. chiede, alle strutture di vigilanza in indirizzo, un’analisi ed un eventuale intervento sulla problematica in oggetto per evitare comportamenti pericolosamente nocivi per i lavoratori/cittadini coinvolti, da parte di “SBB Cargo Italia” o di chiunque altro se ne renda responsabile (in tal senso si allegano pronunciamenti già adottati da altre ASL sul territorio nazionale). Alla Autorità Giudiziaria si chiede un immediato intervento, anche ispettivo, che, qualora veda confermato quanto sopra emani i necessari provvedimenti consequenziali per inibire l’efficacia dell’Ordine Interno n°42/07.**

Qualsiasi disastro o grave disservizio tale da coinvolgere il personale dei treni che opera in tali deficitarie condizioni di sicurezza, sarà da ascrivere alla condotta dell’impresa coinvolta e chi ha autorizzato tale condizione di guida dei treni.

Troppe volte quelli che sono stati definiti “errori umani” si sono dimostrati, invece, mancanze del sistema che attraverso l’introduzione di pseudo tecnologie e/o modifiche organizzative e regolamentari, hanno piegato le esigenze della sicurezza alla riduzione dei costi di produzione delle imprese, sacrificando così a meri calcoli economici la sicurezza sia dell’esercizio delle linee che dei cittadini/lavoratori, (Crevalcore, Terni, Garbagnate Milanese, Metropolitana di Roma, tanto per restare agli ultimi tragici eventi).

Questa denuncia non è un improprio tentativo di frenare l’introduzione di nuove forme di automazione che riducono l’occupazione.

Questa OO. SS., come detto, è attivamente impegnata in negoziati che stabiliranno norme di esercizio e contrattuali condivise e che, anche rivoluzionando lo scenario ferroviario italiano, devono aumentare i livelli di sicurezza. Viceversa però, questa O. S., non rinuncerà al suo compito di denuncia e resistenza, ponendosi come argine verso imprese “corsare” che, attraverso vuoti normativi, affermino unicamente logiche di mercato a scapito della sicurezza dei lavoratori e dei cittadini.

Per tali motivi questa O. S. è disponibile per qualsiasi approfondimento in materia, rendendosi sin d’ora disponibile anche a presentare ulteriori documenti utili ad illustrare, con maggiore efficacia, quanto sopra esposto.

Cordiali saluti

Milano, 28 Settembre 2007

Il Segretario Regionale  
Or.S.A. Ferrovie Lombardia



Si allegano alla presente:

Allegato n°1: Studio dell’Università di Urbino sulla gestione delle procedure di pronto soccorso aziendale per gli operatori a bordo treno

Allegato n°2: copia dell’ordine interno N°42/07 emanato dal Reparto Territoriale Movimento di Gallarate;

Allegato n°3: copia di M40 consegnati, da RFI, ai macchinisti dei treni percorrenti le linee interessate e relativo all’impercorribilità pedonale di alcuni camminamento delle gallerie insistenti sul percorso dei treni;

Allegato n°4: copia delle fiancate di servizio delle linee percorse dai treni interessati a questa denuncia.