

# Domande e risposte sull'Agente Solo per rifiutarlo con serenità!

**OR.S.A**  
SETTORE FERROVIE



SEGRETERIA PROVINCIALE  
LIVORNO

## 1) E' stata effettuata una valutazione del rischio relativa

### al Personale di Condotta che svolge il servizio come Agente Solo?

La valutazione del rischio non è stata effettuata in coerenza con le vigenti norme in materia di sicurezza sul lavoro. Infatti, pur avendo Trenitalia provveduto ad aggiornare il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR), lo stesso s'è dimostrato carente e puramente formale, come hanno fatto notare i RLS in tutta Italia. Per l'azienda, insomma:

- non esistono problemi legati alla scarsa affidabilità dei telefoni cellulari;
- non esistono problemi con le gallerie e viadotti;
- non esistono problemi per il soccorso in caso di malore (recentemente un macchinista "solo" in Campania ha atteso quasi un'ora prima di essere soccorso!);
- non esistono problemi legati allo stress lavoro-correlato (attività in solitudine, ripetitività e monotonia, ecc.).

Insomma, per l'azienda lavorare da soli è come farlo in due, e tutti i macchinisti sanno che non è così. Tutto OK, allora? Niente affatto...tutt'altro!

## 2) Il Personale di Macchina che svolge il servizio come Agente Solo è sottoposto ad uno stress maggiore?

L'attività di condotta in solitudine, in cabina di guida, **comporta uno stress maggiore**, come dimostra l'esperienza dei colleghi francesi e svizzeri, oltreché una serie di studi elaborati sul lavoro dei camionisti. Infatti, l'impegno mentale richiesto per la mancanza del secondo agente non è compensato dalla presenza dei dispositivi di sicurezza per il controllo della marcia del treno, la cui operatività determina solo il dovuto miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Occorre inoltre dire che laddove l'apparecchiatura SCMT o SSC non è integrata dalla RS, la sicurezza della circolazione è degradata poiché non si ha mai la certezza di cosa possa aspettarsi un macchinista a valle della boa appena superata. Un classico esempio è quello del P.L. accidentalmente abbattuto lato strada: chi e che cosa impedisce al treno di continuare la propria corsa nell'approssimarsi alla sede stradale? Il caso ed il padreterno (per chi ci crede)!!

## 3) Nel caso di malore del macchinista di un treno ad AS, come viene garantito il soccorso sanitario e quello per l'immobilizzazione del treno?

### Sono previste procedure per la gestione del primo soccorso in caso di malore del Personale di Macchina in servizio come Agente Solo?

La gestione del primo soccorso è ferma ai livelli di prima del 14 giugno 2009 (giorno dell'entrata in vigore dei turni ad AS). I protocolli concordati con RFI e 118 sono una semplice fotografia dell'esistente. Infatti, appositamente da noi contattati, i responsabili 118 hanno confermato che in seguito a tali protocolli non sono aumentate le disponibilità di mezzi e personale per il soccorso in ferrovia né l'azienda s'è dotata di attrezzature proprie. Per questo, ad esempio, se in un dato momento della giornata i mezzi del 118, in un determinato territorio, sono tutti impegnati, la garanzia del soccorso non esiste!! Per di più, in tali protocolli non esiste una definizione, caso per caso, dei tempi necessari per l'intervento di soccorso. Questo, ovviamente, vale per tutti i treni (ad AS, AU e/o Doppio Macchinista) ma, nel caso dell'AS e dell'AU i rischi per la salute dei lavoratori e dei viaggiatori aumentano.

A solo titolo d'esempio ricordiamo che nei treni ad agente solo con presenza di personale di accompagnamento a bordo, l'individuazione del malore del macchinista e l'attivazione della richiesta di soccorso è di competenza del CT. Questi, in presenza di arresto del treno non riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno d'emergenza, ecc.), deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida, come previsto dall'Allegato 4 1SPAT comma 6 tentando di contattare telefonicamente il macchinista. In caso di malore del macchinista il CT dovrà provvedere a:

1. richiedere al DM/DCO l'intervento del SSN;
2. mettere in atto tutti gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei

motori termici, ecc.), di cui all'art. 14 ISPAT comma 6 così come illustrato dalle apposite schede poste nelle cabine di guida dei rotabili;

3. ricercare un medico a bordo treno, mettendo a disposizione il pacchetto medicazione in dotazione;

4. verificare la presenza a bordo di un macchinista abilitato al mezzo di trazione e idoneo alla condotta, che viaggi fuori servizio, per un eventuale suo utilizzo.

**E se tutto questo avviene in galleria o in zona non coperta da sistema di telefonia mobile, cosa succede?** Nei treni ad AS senza scorta di personale di accompagnamento (attualmente nessun servizio DPR) è ancora peggio. Infatti, qualora la comunicazione non fosse possibile o l'agente di condotta non fosse in grado di effettuare la chiamata l'attivazione del soccorso è demandata al DM/DCO di giurisdizione. Questi qualora rilevi, tramite le indicazioni riportate nel posto di servizio o nel posto centrale, **una lenta corsa od un presumibile arresto del treno che abbia determinato un ritardo o incremento di ritardo superiore a 10 minuti**, in assenza di comunicazione con l'agente di condotta o in caso di segnalazione automatica di mancato riarmo freno comandata dal sistema tecnologico di bordo (quando attivo), deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del convoglio e per il soccorso dell'agente. Sarà cura del DCCM avvisare la SOR o il Referente Accreditato dell'impresa Ferroviaria presente in Sala che deve a sua volta supportare il DCCM stesso per quanto necessario e di competenza.

**Vi sembra serio tutto questo?**

#### **4) Perché l'azienda esonera dall'AS i macchinisti che non hanno effettuato la formazione al "Primo Soccorso"?**

Non si è capito bene...di sicuro si tratta di una scelta aziendale. In verità su ogni treno (luogo di lavoro), comunque sia condotto, deve esistere almeno un lavoratore abile a prestare soccorso, con una formazione di almeno 16 ore, come previsto dal DM 388/2003 e confermato dalle ASL di tutta Italia; Trenitalia, però, non ha mai rispettato questa norma, interpretandola a modo suo. La NEIF 13 prevede che, qualora non vi sia altro agente a bordo del treno, il macchinista che venga a conoscenza di malore al capotreno si attivi per la ricerca immediata di un medico a bordo treno e ne dia avviso al G.I. che attiverà immediatamente il piano di intervento di emergenza. Questo però vale anche per i treni ad AU per i quali non vi si prevede, invece, che il macchinista sia formato al "primo soccorso".

Riteniamo, allora, che l'esonero dall'AS dei macchinisti privi della formazione al "primo soccorso" sia solo un ulteriore tentativo per dividere il personale, che deve essere rigettato.

#### **5) Allora, se conduco un treno ad AS e mi sento male in galleria, cosa succede?**

Abbiamo citato l'esempio del macchinista, in Campania, colto da malore, da solo, mentre guidava il treno. E' passata quasi un'ora prima dell'arrivo dei soccorsi. In galleria i problemi sono maggiori, ed in quelle a monocanna (pensiamo a quante ne esistano in Liguria) sarebbero insormontabili. Per queste speciali situazioni **non sono stati previsti tempi minimi** ma solo il diritto a...sperare nel buon dio...!

#### **6) Cosa c'è che non va nella rete mobile GSM-R di RFI?**

Nella Comunicazione Operativa n° 1/DISQS del 4 aprile 2005 "Attivazione sistema GSM-R" a firma di Emilio Maestrini c'è scritto: "...Il Sistema GSM-R, realizzato secondo gli standard europei, mette a disposizione nuove funzionalità orientate alle specifiche esigenze ferroviarie fra le quali l'emissione/ricevimento della chiamata d'emergenza (nota anche come segnale di prudenza generalizzata, SPG), le comunicazioni con la rete fissa FS di terra, le chiamate di gruppo nonché la gestione di chiamate prioritarie...". Se ne deduce che il Sistema GSM-R è tale perché comprende tali funzionalità. Pertanto, se ne manca una (es.: il pulsante per l'invio del SPG) non siamo in presenza di GSM-R. Poiché vige per noi l'obbligo di avere in servizio un telefono GSM-R, ne consegue che l'apparecchio telefonico che possa inviare/ricevere il SPG è fondamentale. Ora, per ammissione dello stesso Maestrini, nella stessa C.O. c'è scritto che "...In caso di mancata copertura radio GSM-R è assicurato il roaming con le reti GSM di operatori pubblici. In tal caso **non sono disponibili alcune delle funzionalità specifiche del sistema GSM-R in precedenza evidenziate, quali ad esempio la chiamata d'emergenza...**".

Poiché la chiamata di emergenza è essenziale in quanto realizza ciò che è richiesto dalle stesse ASL, dai protocolli con RFI e dal DM 388/2003, se ne deduce che l'inadeguatezza della rete GSM-R di RFI costituisce un degrado della sicurezza di chi vi opera come, ad esempio, i macchinisti.

Il fatto che RFI (vedi nota RFI-DTC-A0011-P-2008-0001922 del 5.5.2008 avente per oggetto "Attivazioni servizi commerciali di treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento treni") ritenga tali funzionalità aggiuntive e non indispensabili per l'effettuazione dei treni ad AS conferma che FS, come al solito, se la canta e se la suona...!

## **7) E' vero che se rifiuto l'AS rischio il licenziamento?**

Questa del licenziamento è una vera e propria forma di pressione psicologica messa in atto dall'azienda. Premesso che il potere disciplinare è nella disponibilità esclusiva del datore di lavoro, ciò non significa che egli ne possa fare un uso strumentale. A tal proposito esistono diversi pronunciamenti della Suprema Corte di Cassazione che, in casi analoghi di uso distorto del potere disciplinare, ha confermato la condanna del rappresentante aziendale che lo aveva attuato. Inoltre, attraverso una recentissima sentenza, la Cassazione ha stabilito che **"...che senza recidiva non è possibile il licenziamento di un dipendente che, in tutta la sua carriera, non è mai stato destinatario di altre sanzioni disciplinari..."**. Peraltro, ad ogni inadempienza del lavoratore deve corrispondere un'adeguata sanzione secondo un principio di gradualità stabilito dall'art. 2106 del Codice Civile. Ad ogni buon conto i RLS, in tutta Italia, si sono già attivati per denunciare l'azienda per mobbing, partendo dagli stessi M40 che essa consegna ai macchinisti "riottosi" e che rappresentano la prova delle pressioni esercitate a danno dei lavoratori.

## **8) E' vero che gli attivisti sindacali e i RLS, promotori dell'iniziativa comportamentale del rifiuto dell'AS, fanno i furbi, non esponendosi e mandando allo sbaraglio i loro colleghi?**

Anche questo fa parte della propaganda aziendale, tesa a dividere i macchinisti, mai così compatti nel rifiutare l'AS. Attivisti e RLS sono in prima linea, e se succede che essi, talvolta, non emettano M40 di rifiuto dell'AS, è spiegato dal fatto che l'azienda, preventivamente, asseconda già le loro richieste "verbali" di essere affiancati dal 2° agente. Ma questo lo può fare ogni macchinista.

## **9) Perché l'OrSA, promotrice dell'iniziativa di contrasto all'AS, non completa i M40 predisposti con il proprio logo? Forse lo fa per lavarsi le mani da eventuali conseguenze per i macchinisti?**

L'iniziativa di contrasto all'AS non è una protesta altrimenti rientrerebbe in quelle attività sindacali assimilabili agli scioperi e, quindi, regolate dalla Legge 146/90. Il logo dell'OrSA è presente fin dall'inizio sui volantini che sono serviti a divulgare l'iniziativa comportamentale, sia a livello nazionale che regionale. Quindi, dietro il rifiuto dell'AS c'è l'OrSA, indiscutibilmente, ed i macchinisti eventualmente soggetti a provvedimenti disciplinari riceveranno il sostegno del sindacato. La stessa OrSA ha fin qui proclamato scioperi che hanno ottenuto grandi adesioni da parte dei lavoratori come non accadeva da anni, ed altri ne sono in programma.

Inoltre va detto che l'attività di autotutela (**questa è la precisa definizione del rifiuto dell'AS**) è contemplata all'art. 20 del DLgs 81/2008 (meglio noto come "Testo Unico" che ha sostituito il DLgs 626/94) che è norma penale. Allo stato attuale sono decine le segnalazioni inviate dall'OrSA alle Autorità Competenti (ASL, Procure della Repubblica) in tutta Italia per denunciare la pericolosità dell'AS, e tutte sono a firma dei dirigenti dell'OrSA.

L'M40 che ogni macchinista via via emette è formalmente un atto individuale proprio perché è l'art. 20 DLgs 81/2008 che lo suggerisce. Si tratta quindi, come detto, di un fatto più formale che sostanziale. In questa difficile battaglia alcuni attivisti OrSA sono stati addirittura sospesi dal servizio a causa del loro rifiuto dell'AS, ed altri di loro, in questi anni, hanno subito (e continuano a subire) innumerevoli pressioni, sanzioni, sospensioni, processi, denunce: fra i firmatari dello sciagurato accordo del 15 maggio 2009 c'è qualcuno che può vantare tanta coerenza?

State tranquilli, l'OrSA vi sostiene e vi sosterrà in questa difficile battaglia!

Piuttosto, anziché puntare il dito sull'OrSA, perché non fare altrettanto (e di più!!!) verso quei sindacati che, il 15 maggio 2009, non solo ci hanno venduti per 29 denari ma ora sono pronti anche a firmare (in Emilia Romagna lo hanno già fatto) ulteriori flessibilità per l'AU oltreché "sbraccarsi" per l'AS? Meditate gente, meditate!!!

## **10) Dicono che l'OrSA firmerà l'accordo del 15 maggio così com'è: e vero? E sull'AS, qual'è la posizione del sindacato?**

Dicono anche che, con l'AS, guadagneremo 1000 euro in più al mese...Stiamo calmi e con i piedi per terra! La propaganda aziendale, in questi ultimi tempi, ha fatto ricorso ai peggiori sistemi tipici degli anni bui della Repubblica, ma siamo preparati anche a questo. Lo abbiamo già detto: il miglior effetto in cui l'azienda possa sperare è quello di creare conflitto fra lo stesso personale ed il sindacato. Non dobbiamo quindi cadere in questo tranello. E poi, la posizione dell'OrSA, sull'AS è ben nota da tempo e la si può riassumere così:

a) sulla sicurezza:

- revisione del protocollo che interviene sulle modalità di garanzia del soccorso al personale di macchina con particolare attenzione alle comunicazioni telefoniche, alle procedure di gestione dell'emergenza ritenute operative da FS tramite appositi protocolli e alle tecnologie presenti SCMT e RS;

b) sui mezzi:

- definizione puntuale dei mezzi idonei per visibilità ed ergonomia;

c) sulle questioni normative:

- implementazione dell'accordo per quanto riguarda la pausa per i pasti;

- per la condotta vanno considerate le soste a tutti gli effetti;

- assegnazione ai turni su criteri condivisi e risoluzione problematica disponibilità definizione della residenza amministrativa;

d) sulle questioni economiche:

- una rivalutazione degli importi previsti nell'attuale accordo in riferimento alla IUP parte variabile e parte fissa;

- una revisione dell'accordo prevedendo nuove condizioni economiche per la problematica inidoneità e un percorso condiviso con l'azienda (avviso comune OS - Azienda rivolto al legislatore) per quanto concerne l'attività usurante del personale di macchina.

Vi pare poco?

### **11) Il tutor mi dice che stiamo sbagliando tutto, che rischiamo grosso, ed altre amenità. Cosa debbo fare?**

**I tutor non sono dei "nostri", non stanno dalla parte dei macchinisti**, contrariamente a quanto ci vogliono far credere. Certo, qualcuno di loro cerca di mantenere le distanze da taluni atteggiamenti aziendali ma si tratta di eccezioni che confermano la regola. Occorre smetterla di credere che mantenere un rapporto "conviviale" con i tutor e con gli altri "capi" ci salverà dal disastro. Ogni richiesta a un "capo" è un debito che bisogna pagare. Non ci può essere amicizia, sul lavoro, fra soggetti che perseguono interessi contrapposti, benché ci vogliano far credere che un clima amichevole fra dipendenti favorisca la qualità del servizio e l'armonia. Forse in Svezia avviene questo, o nelle favole. Però, ogni macchinista è libero di "vendersi" come gli pare, salvo non dare la colpa ad altri se il prezzo pattuito non sarà soddisfacente. In questa situazione, i tutor sono il cuscinetto fra l'azienda ed i macchinisti, svolgendo il ruolo che è proprio dei cappellani nei confronti dei condannati a morte! L'unico rapporto che si dovrebbe avere con loro deve essere esclusivamente professionale, non altri. Ma l'azienda li ha "pensati" (ce ne siamo accorti già venti anni fa) come una sorta di "infiltrati" fra il pdm. Chi credete che sostituisca i macchinisti durante gli scioperi (alcuni li abbiamo denunciati)? I tutor e i "capi"!

Il futuro è nelle nostre mani, e dobbiamo proteggerlo da quelle dei tutor e dei "capi".

### **12) Per quanto tempo dobbiamo continuare a fare gli M40?**

**Perché non si può fare un protocollo unico, anche nominativo, per indicare all'Azienda che non andremo ad AS?**

Occorre continuare ad emettere gli M40 (ci vuol pazienza...) perché la normativa di lavoro ci impone di avvisare il CD303 delle nostre intenzioni già al termine del servizio precedente. Il "protocollo" che in tanti hanno già sottoscritto serve per dimostrare che abbiamo preavvisato per tempo l'azienda e ci "copre" rispetto ad eventuali interventi delle Autorità pubbliche (Prefetto, Sindaco, ecc.), ma occorre continuare con gli M40.

### **13) Ma se facciamo questa lotta contro l'AS, in particolar modo per la parte che riguarda la sicurezza, allora non dovremmo andare nemmeno ad AU?**

In tutta Italia (Toscana compresa) l'OrSA e i RLS hanno segnalato la pericolosità dell'AU interessando le ASL e le DPL che, a loro volta, hanno sanzionato l'azienda a più riprese. Dovremo, allora, far tesoro di questi importanti pronunciamenti, anche in funzione anti-AS. Sappiamo che le cose da fare sarebbero tante ma dobbiamo affrontarle con calma. Ora, il pericolo maggiore viene dall'AS.

Una cosa per volta, non siamo dei super eroi!

# **Su la testa, macchinisti, non facciamoci irretire né intimidire!**