

PREMESSA

La volontà datoriale di addivenire all'adozione del modulo di condotta ad AS/UA non trova giustificazione in quanto disposto dall'art. 1.1bis dell'**IPCL** che si riporta per ulteriore chiarezza:

"Al fine della sperimentazione, ritenuta imprescindibilmente necessaria, di nuove norme regolamentari, derivanti anche dall'introduzione di nuove tecnologie, e limitatamente al tempo indispensabile per il suo completamento, le Unità Centrali competenti possono, informandone il Ministro interessato e sotto la sua vigilanza, adottare norme di esercizio provvisorie, anche in deroga alla Regolamentazione vigente."

Ciò rappresenterebbe una grave violazione delle norme poste a tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, contenute nel TU, il quale prevede una serie di obblighi in capo al datore, primo fra tutti quello di effettuare la valutazione di tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari, tra cui anche quelli collegati allo **SLC** (del quale si farà ampio cenno in seguito) secondo i contenuti dell'accordo europeo dell'8 ottobre 2004, recepito dalle parti sociali italiane il 9 giugno 2008).

Abbreviazioni

ANSF = Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie	OMS = Organizzazione Mondiale della Sanità
AS/UA = Agente Solo/Unico Agente di condotta	PdA = Personale di Accompagnamento
CCS = Comunicazione per il Certificato di Sicurezza	PdC = Personale di Condotta
COT = Coordinamento Operativo Territoriale	PGOS = Prefazione Generale all'Orario di Servizio
CTI = Coordinamento Tecnico Interregionale della prevenzione nei luoghi di lavoro Gruppo di lavoro 'Trenitalia'	RFI = Rete Ferroviaria Italiana
DCCM = Dirigente Centrale Coordinatore Movimento	SIMLII = Società Italiana di Medicina del Lavoro
DCO = Dirigente Centrale Operativo	SLC = Stress lavoro-correlato
DM = Dirigente Movimento	SOP = Sala Operativa Passeggeri
DVR = Documento di valutazione dei rischi di cui all'art. 28 del DLgs 81/2008	SPAD = Signal Passed At Danger (Indebiti superamenti di segnali disposti a via impedita)
GI = Gestore dell'Infrastruttura	SSN = Servizio Sanitario Nazionale
IF = Impresa Ferroviaria	SSN = Servizio Sanitario Nazionale
IPCL = Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive. Integra le NCR	STB = Sistema Tecnologico di Bordo
MC = Medico Competente	TU = DLgs 81/2008
NCR = Norme per la Circolazione dei Rotabili	UA/AS = Unico Agente di condotta/Agente Solo
NEIF = Norma Esercizio Impresa Ferroviaria	

Fonti di diretta emanazione Comunitaria richiamano ad una cura particolare della sicurezza delle ferrovie (comunitarie) soprattutto laddove si indica di disciplinare i tempi di guida e di riposo dei macchinisti e di tutto il personale viaggiante, considerato il forte impatto che ciò può avere sui livelli di sicurezza dell'intero sistema ferroviario: incidenti ed inconvenienti di vario genere determinati da condizioni lavorative non adeguatamente valutate potrebbero essere precursori significativi di incidenti gravi, o comunque creare situazioni di emergenza da governare con molta attenzione per evitare tutte le conseguenze che potrebbero altrimenti derivarne.

Nella stesura del DVR il datore ha sottovalutato (talora non valutato affatto) i seguenti aspetti lavorativi/organizzativi, creando le premesse per la determinazione diretta od indiretta di gravi rischi per la salute e la sicurezza dei macchinisti, con immediate ripercussioni sulla sicurezza della circolazione ferroviaria:

A) ruolo attivo dei macchinisti nei confronti della sicurezza della circolazione ferroviaria;

B) necessità di garantire il soccorso al macchinista colto da malore;

C) stress lavoro/correlato alla condizione di solitudine del macchinista.

A) Ruolo attivo dei macchinisti nei confronti della sicurezza della circolazione ferroviaria.

Attraverso la riorganizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, si è determinata una sostanziale desertificazione delle linee che non accenna a diminuire, essendo ormai consolidata la non condivisibile scelta (vedasi l'esperienza francese) della società che la gestisce (RFI spa) e del Gruppo FS che la ingloba di affidarsi ad un controllo centralizzato degli impianti e dei segnali. Tutto ciò ha determinato:

- A.1) un risparmio economico notevole per RFI, generato da una sensibile riduzione del costo del lavoro a seguito della soppressione del ruolo dei capistazione, guardiablocco, ecc.
- A.2) l'ulteriore assegnazione ai macchinisti di mansioni ed operazioni che prima erano appannaggio di altre categorie di lavoratori (manovratori, operai della linea, ecc.). In pratica oggi i macchinisti sono chiamati ad intervenire direttamente nel disbrigo degli inconvenienti connessi all'infrastruttura (guasto ai segnali, ai deviatoi, ecc.) molto più di quanto non avvenisse in passato.

Le istruzioni di servizio assegnano al macchinista svariati compiti di cui oltre **130** interessano la sicurezza della circolazione ferroviaria (nella quale, pertanto egli interviene direttamente); fra questi si può citare, a puro titolo esemplificativo, quello individuato all'**art. 40.5.a dell'IPCL**:

"Irregolarità riguardanti la sicurezza":

(Quando il personale di macchina o quello di scorta noti qualche anomalia od irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente per l'eliminazione dell'anormalità...omissis...Se l'anormalità è tale da essere di pericolo ai treni percorrenti binari attigui di linee a più binari, il personale di condotta deve regolarsi nella maniera seguente:

a) l'anormalità non interessa il binario percorso dal treno:

- il personale di condotta dovrà esporre il segnale di arresto dalla cabina di guida ai treni marcianti in senso opposto come prescritto dal Regolamento sui Segnali, fermare il treno alla distanza di circa 1.200 metri dall'ostacolo, esporre un segnale di arresto sul binario ingombro (bandiera o fanale) e, per le linee attrezzate con il blocco automatico, applicare il dispositivo di shuntaggio sul binario suddetto;

b) l'anormalità interessa entrambi i binari per cui l'arresto del treno è determinato direttamente o indirettamente dall'anormalità stessa:

- un agente di condotta immediatamente dopo l'arresto del treno dovrà portarsi il più rapidamente possibile a distanza non inferiore a 1.200 metri con la torcia a fiamma rossa accesa e provvedere quindi alla protezione come sopra. Sulle linee attrezzate con blocco automatico dovrà altresì provvedersi, subito dopo l'arresto del treno, all'applicazione del dispositivo di shuntaggio sul binario attiguo...omissis...).

Se solo ci si volesse fermare a questo esempio, si avrebbe già chiara l'importanza del ruolo assegnato al secondo macchinista, al quale il datore intende, invece, rinunciare.

E' opportuno sottolineare che nelle occasioni in cui, per svariati motivi, è richiesto l'intervento del macchinista, la necessità di lasciar presenziato il mezzo di trazione affidandolo a personale qualificato (un altro macchinista, evidentemente) risponde ad almeno due esigenze tecnico-normative imprescindibili:

- 1) garantire il massimo della disponibilità e del potenziale operativo utile ad affrontare l'emergenza, senza degradare ulteriormente, per questo, la sicurezza della circolazione lasciando in mano inesperte la gestione del mezzo di trazione. E' bene chiarire che la locomotiva, anche quando è ferma ma attiva, richiede la dovuta sorveglianza, peraltro ribadita, oltreché dall'art. 3.4 IPCL:

- dall'art. 6.1 dell'IPCL che si riporta:

Presenziamento dei mezzi di trazione

1. - Le Imprese Ferroviarie devono garantire che i mezzi di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostati senza

l'intervento di personale competente e, qualora sostassero sui binari di corsa, siano presenziati come le locomotive dei treni.

- dalla Disposizione n° 12 di RFI del 14 marzo 2000, in particolare:
 - “Suballegato alla disposizione...omissis...
Competenze del personale addetto alla condotta...omissis...
 - Unità 004: Azionare e controllare i dispositivi di sicurezza e di comando della marcia, nonché osservare e manipolare gli strumenti di bordo.
 - Scheda 501a: il personale di condotta deve “**Mantenere una vigilanza costante**”;
 - Scheda 501b: il personale di condotta deve “In tutti i casi di anomalia differenziarli e reagire privilegiando la sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone”;
 - Scheda 503a: il personale di condotta deve “Essere attento agli eventi anomali riguardanti il materiale rotabile (mezzo di trazione – materiale rimorchiato)”.

Il fatto che il sopra citato articolo 6.1 IPCL riguardi i binari di stazione deve indurre a ritenere che le cautele da adottare in piena linea debbano essere sicuramente maggiori;

2) adempiere al meglio a quanto disposto dall'art. 20 (“*Obblighi dei lavoratori*”) TU di cui, per chiarezza, si riporta uno stralcio:

1. Ogni lavoratore deve prendersi cura della propria salute e sicurezza e di quella delle altre persone presenti sul luogo di lavoro, su cui ricadono gli effetti delle sue azioni o omissioni, conformemente alla sua formazione, alle istruzioni e ai mezzi forniti dal datore di lavoro.

L'affermazione del principio stabilito da tale norma consente di evitare, in taluni casi, i rigori dell'art. 593 (*Omissione di soccorso*) e Art. 436 (*Sottrazione, occultamento o guasto di apparecchi a pubblica difesa da infortuni*) del Codice Penale. E' proprio il combinato disposto di tali articoli di legge che realizza quanto descritto dall'art. 10 DLgs 188/2003 (“**Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria**”) di cui, per chiarezza, si riporta uno stralcio:

“*Certificato di sicurezza*

2. *Al fine di garantire il sicuro e affidabile espletamento dei servizi ferroviari il certificato di sicurezza di cui al presente articolo attesta la conformità alle normative nazionali, compatibili con il diritto comunitario, per quanto riguarda i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari e i requisiti di sicurezza relativi al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa ferroviaria, con particolare riguardo **agli standard in materia di sicurezza della circolazione** ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per le singole linee e per i singoli servizi..omissis..”*

Si rammenta, a tal proposito, quanto riportato dal DPR 753/80 “**Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto**” (in stralcio):

“Art. 7 - Le ferrovie e le loro dipendenze devono essere mantenute in buono stato di efficienza per la sicura circolazione dei treni e veicoli, in rapporto alle condizioni di esercizio, e provviste del personale necessario a garantire la sicurezza e la regolarità del servizio...omissis...”

Art. 8 - Nell'esercizio delle ferrovie si devono adottare le misure e le cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri. Quando tuttavia si verifici un incidente, il personale è tenuto a prestare tutti i possibili soccorsi e a mettere in opera ogni mezzo opportuno per alleviare e limitare le conseguenze dei danni occorsi e per impedirne altri.

E' utile osservare come il successivo art. 10 del DPR 753/80 richiami il criterio della gerarchia delle fonti - in base al quale un cittadino (anche il macchinista!) debba prioritariamente ispirare il proprio comportamento

- ponendo le istruzioni ferroviarie in secondo piano rispetto a principi di ordine superiore:

*Art. 10 - Il personale delle ferrovie ha l'obbligo di svolgere con la necessaria diligenza il proprio servizio, osservando le prescrizioni **delle leggi, dei regolamenti e delle istruzioni** in vigore...omissis..."*

Quanto fin qui affermato al presente paragrafo A) trova la sua conferma (ed anche la sua esasperazione) nelle situazioni connesse al traffico merci (in special modo quelle pericolose). A tal proposito si evidenzia come le **NEIF 11 e 12** (che integrano la **CCS n° 9/AD Rev C del 5/8/2005** e la **COCS n° 13 /DISQS del 5 ago 2008 "Gestione delle emergenze di linea nel trasporto di merci pericolose"**) sottovalutino il rischio di contatto, da parte del PdC, con sostanze chimiche pericolose, in particolare:

- nei casi previsti dall'allegato 2 della **NEIF 11 ("Trasporto delle merci pericolose sull'infrastruttura ferroviaria nazionale")** ove una serie di operazioni che restano in capo al personale AFT (Accompagnamento e Formazione Treno) possono essere compiute dal PdC nei casi, ad esempio, che tale personale AFT non sia presente;
- nei casi previsti dalla **NEIF 12 ("Trasporto delle merci pericolose sull'infrastruttura ferroviaria nazionale - Gestione delle emergenze")**. Nelle situazioni ivi prospettate, infatti, gli interventi di verifica sul materiale rimorchiato che può essere interessato dall'anormalità, da parte del PdC, sono basati su conoscenze tecniche estremamente specifiche che il personale non possiede. La possibilità che personale di sottovaluti l'entità del pericolo è estremamente alta, sia perché avvicinandosi al/ai carro/i coinvolto/i da un solo lato non può percepire completamente la situazione presente sull'altro lato - e quindi potrebbe ridurre indebitamente la distanza di sicurezza prescritta dalla SE (Scheda di Emergenza) - sia perché, potendo essere le merci pericolose trasportate anche di natura gassosa, spesso l'individuazione corretta del punto di fuoriuscita può avvenire solo in estrema vicinanza del pericolo stesso.

La **NEIF 12** prescrive una serie di azioni di sicurezza fra le quali quella di tenersi sopravento (operazione non sempre possibile), a distanze variabili a secondo della pericolosità della merce anche 50-100 m e più, cosa che rende di fatto impossibile l'individuazione dei dati identificativi dei carri. Inoltre non è prevista alcuna distanza di sicurezza tra il mezzo di trazione e i carri trasportanti merci pericolose. Per tali motivi si ritiene tale procedura inapplicabile visto l'assoluta impossibilità per il PdC di operare in sicurezza.

L'ulteriore inadeguatezza della **NEIF 12** si palesa al punto 2.4 ove si prescrive al personale (PdC incluso) di "**prestare soccorso ad eventuali infortunati - fino all'arrivo delle strutture pubbliche di emergenza - se detto intervento non pregiudica la propria personale incolumità**". Appare, questo dettato, in palese contrasto con quanto si affermava nel precedente paragrafo A.2 (leggi: omissione di soccorso) in quanto non può essere imposto di desistere dal prestare soccorso! Peraltro, nel caso descritto, la presenza di più d'un macchinista garantisce una migliore predisposizione alla soluzione dell'emergenza, associato al presidio ed alla vigilanza che uno dei due macchinisti può rappresentare per l'altro macchinista dedito all'intervento e per le ulteriori necessità operative che ne possano scaturire (richiesta di ulteriore sostegno alla gestione dell'emergenza, contatti telefonici, ecc.).

La problematica si amplia in occasioni della gestione delle emergenze in linea (punto 3 della **NEIF 12**) ove al PdC sono richiesti una serie di operazioni (punto 3.2.1) di tale complessità e pericolosità da non poter consentire che le stesse vengano compiute da soli bensì unitamente al secondo macchinista al quale affidare i compiti precedentemente descritti per i casi di emergenza negli impianti. Tutto questo perché - lo ribadisco - l'obbligo di porre rimedio al grave degrado occorso non può non tenere conto della tutela dell'incolumità degli operatori (PdC) attraverso una organizzazione che

all'azienda ferroviaria potrà apparire ridondante (per i motivi già espressi all'inizio) ma che invece realizza, fra gli altri, il già menzionato art. 20 TU, che è poi stretta emanazione del dettato Costituzionale (art. 41: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla **sicurezza**, alla libertà, alla dignità umana...omissis...").

E' opportuno sottolineare che le **NEIF** integrano (maldestramente, si direbbe) la PGOS cioè una "istruzione" che, nella gerarchia delle fonti assurge ad un rango inferiore rispetto alle leggi, in special modo rispetto al TU – per rimanere nella materia oggetto della presente relazione – il quale, stabilendo attraverso:

- l'art. 18.1.f (norma penale) che il datore di lavoro deve
 - "...richiedere l'osservanza da parte dei singoli lavoratori **delle norme vigenti**, nonché delle disposizioni aziendali in materia di sicurezza e di igiene del lavoro...omissis...;
- l'art. 36 e 37 (norma penale) del TU, l'obbligo per il datore di lavoro a provvedere affinché ciascun lavoratore riceva una adeguata informazione e formazione in materia di salute e sicurezza;
- l'art. 20 (norma penale) l'obbligo per i lavoratori alla osservanza delle disposizioni e le istruzioni impartite dal datore di lavoro, dai dirigenti e dai preposti, ai fini della protezione collettiva ed individuale;
- l'art. 15 del TU (norma penale) l'obbligo per il datore a fornire istruzioni, informazione e formazione **adeguate** per i lavoratori;
- l'art. 18.1.q (norma penale), di cui si riporta uno stralcio, l'obbligo:
 - "...del datore di lavoro e del dirigente.
 - ...omissis...
 - q) prendere appropriati provvedimenti per **evitare che le misure tecniche adottate possano causare rischi per la salute della popolazione o deteriorare l'ambiente esterno** verificando periodicamente la perdurante assenza di rischio...omissis...;
- l'art. 30 (che assurge a norma penale in combinato disposto con l'art. 9 della legge 123/2007 che ha esteso la responsabilità amministrativa degli enti, di cui al DLgs n° 231/2001, anche rispetto ai reati di omicidio colposo e lesioni colpose gravi o gravissime, commessi con violazione delle norme antinfortunistiche), di cui si riporta uno stralcio, l'obbligo di attuare:
 - "Modelli di organizzazione e di gestione
 - 1. Il modello di organizzazione e di gestione...omissis...deve essere adottato ed efficacemente attuato, assicurando un sistema aziendale per l'adempimento di tutti gli obblighi giuridici relativi:
 - ...omissis...
 - e) **alle attività di informazione e formazione dei lavoratori;**
 - f) **alle attività di vigilanza con riferimento al rispetto delle procedure e delle istruzioni di lavoro in sicurezza da parte dei lavoratori...omissis..."**

stabilendo il TU quanto sopra, si diceva, ne consegue che il presupposto per la creazione di un modello di organizzazione e gestione adeguato ai fini della tutela della società **è il rispetto pieno ed esauriente del modello organizzativo in tema di sicurezza sul lavoro.**

In attesa che la Commissione consultiva permanente per la salute e la sicurezza sul lavoro (di cui all'art. 6 del TU) individui modelli ritenuti "conformi" ai requisiti richiesti, il datore di lavoro non ha dimostrato di adottare, allo stato, sistemi di gestione della sicurezza conformi alle linee guida UNI-INAIL o alla norma OHSAS 18001:2007 comprensivi delle precauzioni fin qui descritte.

Posto che:

- l'art. 45 della Costituzione Italiana prevede la cura della "...formazione e l'elevazione professionale dei lavoratori...omissis...";
- l'art. 51.1.h del vigente CCNL AF stabilisce che il lavoratore non deve eseguire un ordine contrario a norme sanzionate penalmente;

se ne deduce che il rispetto delle NEIF direttamente od indirettamente espone il lavoratore ai rigori di norme di rango superiore; ne consegue pertanto che il PdC (**così come anche il datore di lavoro, anch'egli vincolato al disposto dell'art. 51.1.h del CCNL**) nell'espletamento delle proprie mansioni non dovrà eseguire quanto nelle NEIF sia in contrasto con le norme sanzionate penalmente poichè, in caso contrario, porrebbe in grave pericolo se stesso ed i soggetti *su cui possono ricadere le conseguenze delle proprie azioni e/o omissioni*.

Infine intendo segnalare come dagli stessi documenti FS (lettera RFI-DTC\A0011\PI2007\0000845 del 27 marzo 2007) emerge un aumento degli SPAD per gli equipaggi ad AU segnatamente dall'entrata "a regime" dell'estensione generalizzata di tale modulo di condotta, avvenuta ad un anno dall'entrata in vigore del vigente CCNL.

L'ANSF inoltre - attraverso il proprio "Rapporto annuale sulla sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario - Anno 2007" - informa che gli SPAD, nel corso dell'anno 2007 sono stati 15, di cui 14 ascritti a Trenitalia spa. Sul totale si conta:

- che il 60% è occorso con equipaggio ad Agente Unico;
- che 10 hanno riguardato il Trasporto Regionale, 3 il Trasporto Merci, 2 il Trasporto Passeggeri.

L'articolo 6 bis dell'IPCL, all'ultimo capoverso del punto 4, sancisce che:

"l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità per un tempo non superiore a 30 minuti".

Nello specifico, in caso di convogli affidati ad un solo agente di condotta, può accadere che, durante la marcia del treno, si verifichi un improvviso malessere del guidatore e l'apparecchiatura di sicurezza che comanda la frenatura del convoglio intervenga.

Tale situazione determinerà lo scarico della condotta generale con l'attivazione della frenatura di emergenza; pertanto il convoglio si arresterà, con il rubinetto del freno in posizione di marcia, il rubinetto di intercettazione aperto e lo scarico della condotta aperto ad opera dell'apparecchiatura di sicurezza. Fino al riarmo freno della stessa, il serbatoio principale della locomotiva riverserà aria nei circuiti del freno scaricandosi progressivamente; fino a quel momento i compressori saranno sempre in funzione per cercare di reintegrare le perdite al serbatoio principale, con il concreto rischio di surriscaldamento.

Nel concretizzarsi di una simile condizione d'emergenza - e fermo restando che la tenuta delle capacità del freno è l'elemento che garantisce i 30' d'immobilità previsti dall'IPCL ed è un fattore basilare della condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, visto che quest'ultima è garantita dai piani di manutenzione dei carrelli elaborati dalle imprese di trasporto, viene da chiedere al datore:

- quale organismo e con quale frequenza controlla e certifica la corretta attuazione dei piani affinché i 30' in questione possano continuare ad essere garantiti e che spazio di verifica ed intervento hanno le RLS?
- I 30' d'immobilità previsti dall'IPCL con la condotta generale isolata, di quanto si riducono, invece, quando la condotta rimane aperta con tutto ciò che ne consegue?
- Essendo l'immobilità del convoglio garantita dall'azione frenante esercitata in maniera direttamente proporzionale all'acclività della linea, come e quanto si riducono i 30' in presenza di tratti di linea non pianeggianti?

Inoltre, sempre nell'avverarsi della situazione esplicitata in premessa, per le successive operazioni di soccorso si fa riferimento alla Prescrizione n°3227/2006 di RFI (punto 3 "Provvedimenti normativi ed organizzativi nel caso in cui venga a mancare la vigilanza del Personale di Condotta"), dove, l'attivazione delle operazioni medesime, si svolge adottando quelle previste dalla CO 64/RFI e relativa Disposizione 18/2001. Ne consegue che, l'adozione dei provvedimenti organizzativi e normativi previsti comporterebbe, almeno nella

quasi totalità dei casi, che il soccorso venga prestato ben oltre il termine dei 30' durante il quale il convoglio da soccorrere è da ritenersi immobilizzato.

Per tale motivo occorre prendere atto che, né in tale prescrizione, né in alcuna altra norma, regolamento o disposizione, vengono fissati i tempi e i modi d'intervento atti a garantire realmente l'immobilizzazione del convoglio nel manifestarsi di una casistica simile a quella summenzionata. Infatti, i 30' garantiti per lo stazionamento del materiale con il freno continuo bisognerebbe rapportarli con quelli necessari alla realizzazione dello stazionamento di un convoglio, ivi compresi i tempi previsti dalle modalità operative per il suo raggiungimento a seguito di un soccorso così come previsto dal punto 3 della Prescrizione n°3227/2006 di RFI.

Il GI e le IF, con la loro organizzazione attuale, sono in grado di garantire entro i 30' il soccorso ad un eventuale treno fermo in linea ed il suo stazionamento?

Per quanto fin qui descritto nel presente paragrafo A, **il modulo di condotta ad AS/UA non può essere adottato.**

B) Necessità di garantire il soccorso al macchinista colto da malore.

Da una segnalazione indirizzata all'ANSF si è appreso che recentemente si è verificato un caso in cui una chiamata di emergenza effettuata a mezzo di telefoni cellulare in dotazione al PdC è stata ricevuta solo da alcuni operatori (giorno 1 settembre 2008, linea Tarvisio-Udine). Altri, che avrebbero dovuto riceverla non l'hanno mai ricevuta. I treni marciavano a velocità normale ed il DCO non ne sapeva nulla. Tale chiamata è durata oltre un'ora. Questo banale caso – che, a quanto pare, non ha sortito conseguenze traumatiche per le persone né per le cose – ben introduce l'argomento in epigrafe, il quale, fino ad oggi, è stato ampiamente sottovalutato e, spesso, eluso, dal datore, nonostante le innumerevoli segnalazioni del RLS volte a denunciare, in particolare, la pericolosità del modulo di condotta ad Agente Unico e tutte le altre problematiche ad esso connesse.

L'implementazione di tecnologie tese al miglioramento delle condizioni lavorative del personale di macchina e della sicurezza in generale rientra fra gli obblighi datoriali, non ascrivibili a mero investimento economico teso alla riduzione del costo del lavoro ma finalizzati alla chiara concretizzazione del dettato Costituzionale (art. 41 "L'iniziativa economica privata è libera. **Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana...omissis...**") che, stante il DVR esposto, risulta pertanto completamente contraddetto.

L'affermazione (punto 7.4.34 DVR ITR Firenze) secondo la quale

"...Le normali procedure e norme di lavoro nell'attività di condotta non introducono fattori di rischio da stress anche quando sia prevista l'attività di condotta con un agente solo in cabina di guida senza la presenza del secondo agente. Infatti, mancanza del secondo agente in cabina di guida è compensata dalla presenza dei dispositivi di sicurezza per il controllo della marcia del treno – ETCS, SCMT, SSC -, la cui presenza assicura e trasmette al personale di condotta una maggiore sicurezza complessiva ..."

appare pertanto:

- **velleitaria** (in quanto la supposta invarianza dei livelli di sicurezza ottenibili attraverso il ricorso all'AS/UA supportato dalla "tecnologia" è del tutto indimostrata. Semmai, in tal caso, è vero il contrario, e cioè che la presenza di due macchinisti alla guida del convoglio anche negli anni scorsi ha sopperito a situazioni - come sufficientemente descritto nel precedente paragrafo A) e ribadito in seguito - di rischio e pericolo, poste in essere dalla pessima organizzazione ed economia aziendale che, a consuntivo, risulta essere stata finalizzata a scelte "strategiche", evidentemente, proprio alla luce degli attuali progetti per realizzazione dei quali il datore si serve strumentalmente anche del

DVR oggetto della presente relazione;

- **arbitraria**, in quanto non condivisa nemmeno dalle organizzazioni sindacali (ex art. 9 legge 300/70) soggette al confronto con la controparte anche in virtù di vincoli contrattuali. La supposta "sperimentazione" - termine con il quale il datore tende a connotare l'introduzione surrettizia del modulo di condotta ad AS/UA - sfuggendo ad ogni canone cui ispirare una corretta procedura che possa dirsi tale (vedi, invece, la "sperimentazione" effettuata per valutare gli effetti del vigilante ad "Uomo Morto" per la quale sono stati coinvolti soggetti istituzionali, parti sociali, autorevoli esperti in materia, lavoratori consenzienti e debitamente formati/informati) conferma il puro ed esclusivo valore semantico del termine, attraverso il quale - come già spiegato in premessa - il datore di lavoro intende "agganciarsi" al disposto dell'art. 1.1bis dell'IPCL, nel tentativo maldestro di dare coerenza "autoritativa e autorizzativa" all'operazione in quanto correlata al coinvolgimento ex post del *Ministero interessato*. Ci sarebbero ben più numerose motivazioni che, a mio parere, hanno indotto il datore di lavoro a definire "sperimentale" il progetto di adozione del modulo di condotta dei treni ad AS/UA, ma queste esulano dagli scopi della presente relazione;
- **strumentale**, proprio in virtù delle questioni già sopra riprese, in quanto il progetto che il datore di lavoro intende surrettiziamente sostenere anche a mezzo del DVR oggetto della presente relazione ha come unico (o principale) scopo quello della riduzione del costo del lavoro se non, addirittura, una forma di investimento che il dettato dell'art. 2087 Codice Civile esclude *ex ante*. A tal proposito è utile riportare uno stralcio dell'intervista che Domenico Braccialarghe, direttore centrale per le risorse umane di FS, ha rilasciato a Massimo Mascini il 18 ottobre 2008 per ilSole24ore.com.

Alla domanda del giornalista:

"Ma è possibile che si arrivi a una richiesta di contropartite per i macchinisti?"

Braccialarghe ha risposto: *"Si cadrebbe nella vecchia logica, che invece vorremmo cambiare. Qui non c'è nulla da restituire, **c'è stato un investimento, si deve cercare di farlo fruttare per restare competitivi.**"*

Ai tanti macchinisti morti per incidenti ferroviari fino ad oggi, ne sarebbero potuti aggiungere altri per soccorso intempestivo. Infatti, la presenza del secondo macchinista talvolta è realmente una questione di vita o di morte. A tal proposito si elencano solo alcuni casi (eclatanti, poiché quelli meno noti ma non meno gravi sono all'ordine del giorno. E si sa che la prevenzione non può essere realizzata su meri dati statistici) in cui la presenza del secondo macchinista ha impedito che un malore grave occorso al proprio compagno di lavoro potesse tramutarsi in tragedia.

12 giugno 1995

Ore 3:25. Treno 940 sulla linea Lecce - Venezia. Poco dopo Rimini il macchinista Vescovi si accasciava sul banco di guida. Il compagno di guida, accortosi della gravità del malore conduceva il treno fino alla stazione di Santarcangelo dove all'infornuto veniva prontamente prestato soccorso e, successivamente, trasportato all'ospedale.

10 novembre 1998

Treno Eurostar 9320, ETR 480, da Roma a Bergamo Dopo il transito da Orte, il macchinista Passalia veniva colto da malore, con forti dolori al torace. Fino al successivo bivio di Chiusi sopporta il dolore, poi perde i sensi. Il suo collega avvisa il Dirigente Centrale Operativo ed il Capotreno. Viene predisposta l'uscita ad Arezzo dove trovano l'ambulanza ad attenderli. Una corsa al vicino ospedale, il ricovero d'urgenza, l'operazione e tre bypass. Un mese di ricovero ma salvo.

23 maggio 2002

Direttissima Roma - Firenze. Sul treno 9449 il macchinista Massimo Branchesi, tra Valdarno Sud e Valdarno Nord, accusa un grave malore. Il secondo macchinista telefona, avverte l'ambulanza ed in pochi minuti giunge a Firenze SMN da dove Massimo è trasportato in ospedale ed operato d'urgenza. Dal referto medico: "...

infarto miocardico acuto. Stante la breve latenza fra l'inizio dei sintomi ed il ricovero, è stata eseguita una coronografia d'urgenza..."

12 agosto 2005

Durante le consuete prove al materiale "navetta", il macchinista di un treno regionale, intorno a mezzogiorno, è svenuto in cabina di guida del mezzo di trazione E646; questi, subito dopo, è stato soccorso e trascinato fuori dalla locomotiva dal secondo macchinista, con l'aiuto di altri colleghi presenti nelle vicinanze che hanno potuto constatare come, all'interno della cabina di guida, in quel momento la temperatura interna oscillasse intorno ai 40°C! Immediatamente è stato avvertito il servizio 118, ed il macchinista svenuto s'è poi ripreso a bordo dell'autoambulanza che lo stava trasportando verso il più vicino ospedale.

25 settembre 2005

Sul treno 11828, diretto a Firenze SMN da Pisa C.le, in prossimità del termine corsa il primo agente è stato colto da malore, svenendo. Il secondo agente - volontario della "Croce Verde" di Pisa e, quindi, formato al primo soccorso - ha potuto portare le prime cure al proprio collega e prendere i necessari contatti telefonici con i dirigenti movimento della stazione di Firenze SMN per chiedere l'intervento del SSN. Giunto in stazione, l'ambulanza ancora arrivata dopo circa 10 minuti ma senza personale medico. I soccorritori hanno avuto notevoli difficoltà per caricare il macchinista ammalorato dalla locomotiva sull'ambulanza a causa dell'ostacolo che il mezzo di trazione rappresentava per tale operazione. Dopo circa 25-30 minuti dallo svenimento il macchinista colto da malore è stato finalmente posizionato sull'ambulanza, e solo allora è arrivata l'automedica con il personale medico. Se tale ritardo nei soccorsi s'è verificato nel centro di una grande città come Firenze (si pensi che proprio nelle vicinanze della stazione esiste un vero presidio di ambulanze) cosa sarebbe successo se il malore al macchinista si fosse verificato in aperta campagna o, peggio, in galleria?

L'organizzazione sottesa al sostegno di un sistema che garantisca il soccorso sia al lavoratore che all'utente della ferrovia colti da malore, oltreché realizzare quanto disposto dall'art. 10 del DPR 753/80 (già citato al precedente paragrafo A), è un preciso obbligo del datore, ex art. 30 TU, di cui si riporta uno stralcio:

"Modelli di organizzazione e di gestione

*1. Il modello di organizzazione e di gestione...omissis...deve essere adottato ed efficacemente attuato, assicurando **un sistema aziendale per l'adempimento di tutti gli obblighi giuridici relativi:***

...omissis...

c) alle attività di natura organizzativa, quali emergenze, primo soccorso, gestione degli appalti, riunioni periodiche di sicurezza, consultazioni dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza;

...omissis..."

Il riferimento cardine sul quale impostare l'organizzazione del soccorso in ferrovia è il DM 388/2003. Benché l'art. 45 del TU specifichi che la sua applicazione sarà determinata da appositi decreti ministeriali, un'interpretazione distorta e strumentale di ciò porterebbe paradossalmente ad ammettere che, in un'azienda così estesa ed importante com'è Trenitalia spa nel suo insieme, la problematica connessa al primo soccorso possa rimanere completamente inapplicata! In realtà le linee guida allo stesso DM redatte dal CTI ne segnalavano già al datore di lavoro ferroviario le puntuali modalità di applicazione; queste, in virtù di un non concepibile vuoto normativo su tale delicatissima questione, assurgono - in quanto misura generale di tutela - a "norma di buona prassi" (ex art. 15.1.t del TU), senza contare gli specifici obblighi che derivano, in capo al datore, dall'applicazione dell'art. 10 del DLgs 188/2006 già citato al precedente paragrafo A.

Stabilito questo principio, occorre evidenziare, di conseguenza, l'inadeguatezza delle misure adottate dal datore di lavoro, quelle stesse che avrebbe dovuto applicare onde risolvere la problematica in epigrafe, in virtù della mancata applicazione delle seguenti

norme e/o istruzioni:

- **art. 45 del TU:** situazioni di richieste di primo soccorso in caso di "malore del macchinista" o dell'utente ferroviario, ove la mancata copertura del segnale telefonico – anche a causa della presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie – pregiudica l'esigibilità della norma. Tale inadempienza è in stretta connessione con quanto stabilito dall'art. 40 comma 23 (vale anche per il comma 24) dell'IPCL che recita al secondo alinea **"...se il fatto (malore) avviene in linea, il treno può essere condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista di qualifica..."** poiché nemmeno negli ipotizzati treni ad AS/UA, in caso di grave malore del macchinista, vi sarebbe almeno un operatore capace di condurre il treno in un'opportuna stazione per prestare soccorso. L'estensione e le caratteristiche orografiche della rete ferroviaria nella nostra regione rendono molto probabile il verificarsi di emergenze in località difficilmente accessibili. In caso di malore/infortunio al macchinista o agli utenti ferroviari che si trovino su treni ad AS/UA, 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; pertanto, considerate le difficoltà sopra esposte, i tempi di intervento (mai oggetto di valutazione) risulterebbero incompatibili con il diritto alla tutela e alla salute dei lavoratori.

Nel "protocollo d'intesa" fra RFI spa – Direzione Compartimentale Movimento e Infrastruttura Firenze e la Regione Toscana – Assessorato Politiche per la Salute – stipulato allo scopo di definire, formalizzandole, le situazioni che necessitano l'attivazione del soccorso sanitario sulla base della tipologia delle emergenze previste dalla CO n° 64 del 26 luglio 2001, non è mai stata individuata la tempistica degli interventi di soccorso, stante l'esigenza di considerare in modo stringente un adeguato e ragionevole lasso di tempo che consenta l'intervento degli operatori, tenendo in debito conto che il calcolo di detti tempi parte dall'assunto principale che **più sono rapidi e meglio il soccorso raggiunge lo scopo**. L'argomento non deve apparire strumentale se è vero che il Legislatore ha già fornito importanti indirizzi attraverso l'emanazione del Comunicato n° 87 della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo al DPR 27 marzo 1992, "Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza". In tale documento 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...**"*

Non può non colpire negativamente la constatazione del fatto che lungo le linee ferroviarie le stazioni ed i posti di movimento sono oggi generalmente impresenziati (vedi precedente paragrafo A.1), da cui deriva il rischio legato al mancato supporto al soccorso che, in anni recenti, era possibile esser fornito anche dal personale di stanza in tali impianti. Nel documento di DISQS del 21.10.2008 ("Linee guida per la valutazione del rischio relativo al personale di condotta che svolge il servizio come unico agente di condotta con o senza la presenza a bordo di un agente di accompagnamento dei treni") cui il DVR oggetto della presente relazione s'è ampiamente ispirato (vedi citazione al punto 7.4.33 del medesimo), la previsione del datore secondo cui, l'impossibilità dell'AS/UA di attivare i soccorsi è superabile con un intervento dell'agente di accompagnamento treno o – in assenza di questa figura –, dopo 10 minuti di "lenta corsa" del convoglio, dal DM/DCO, è in linea con la sola logica che **l'unico fine che valga la pena perseguire sia la sicurezza della circolazione** (nobile ma insufficiente intento) alla quale è possibile immolare la salute (o, peggio, la vita) del macchinista o dell'utente ferroviario. Infatti, nel primo caso è nota l'incapacità (dal punto di vista professionale) del PdA di "spostare" il convoglio verso un luogo vicino al punto più agevole della linea ove ricevere le necessarie cure di soccorso dal SSN. Ancorché il PdA possa essere sufficientemente formato al primo soccorso, sarebbe necessario che questi acquisisse, ad esempio, la abilitazione alla linea e/o al mezzo di trazione (cosa, peraltro, molto complessa, che richiederebbe un aggiornamento costante,

pena la decadenza dell'abilitazione stessa). Ma ciò determinerebbe, di fatto, la "creazione" di un nuovo macchinista, nel senso che il PdA, così formato, acquisirebbe capacità e mansioni tipiche del PdC; tuttavia sembra di capire che ciò sia proprio quanto il datore voglia evitare! Nel secondo caso, immaginiamo il DCO alle prese con la sorveglianza della circolazione, molto estesa e complessa, di tanti treni che viaggiano con ritardi fisiologici (10' e più), soprattutto CARGO: solo chi non opera nell'"esercizio" può credere (e tentare di convincere altri) che tale DCO possa, appunto dopo 10', "allertarsi" per "...attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del convoglio e per il soccorso dell'agente informando il Referente Accreditato di Trenitalia...". Il fatto che nel DVR non sia menzionata una tempistica certa per garantire l'incolumità del PdC colto da malore è solo l'ultimo dei colpevoli vuoti che la valutazione dei rischi del datore non affronta, rendendola improponibile ed illegittima.

Anche nel caso di infortunio occorso al PdC all'esterno del mezzo di trazione, la valutazione datoriale è estremamente carente. Infatti, nella peggiore delle ipotesi (senza la disponibilità del PdA) l'AS/UA dovrebbe "...concordare con il DM/DCO l'allontanamento temporaneo dal mezzo di trazione...". Lo sforzo in serietà che costringe il RLS a redigere la presente relazione induce ad affrontare con sobrietà anche quest'ultima valutazione del datore che, in altre circostanze, si sarebbe dovuta prendere in considerazione alla stregua di una battuta di spirito! C'è da chiedersi, infatti, come si possa essere certi che l'AS/UA, colto da malore, mantenga quella lucidità che gli consenta di mettersi in contatto col DM/DCO...E se l'AS/UA è svenuto, accasciato e privo di sensi?

Non è necessario andare oltre per ribadire che anche questa valutazione è improponibile e illegittima.

In relazione al DM 388/2003 – da considerarsi parte integrante del citato art. 45 TU – si segnala che l'apparecchiatura radiotelefonica di cui all'art. 2.1.b del DM stesso, a tutt'oggi:

- non assicura il regolare funzionamento (batteria scarica, caduta accidentale, ecc.);
- non consente la chiamata selettiva in caso di necessità (un solo tasto per chiamare i rispettivi operatori che regolano la circolazione ferroviaria come il DM, DC, DCO, DCTR, ecc.);
- non garantisce la ricezione/invio del segnale di prudenza generalizzato (vedi caso citato all'inizio del presente paragrafo) a causa:
 - della limitata copertura del segnale;
 - della presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie;
 - della mancata garanzia che il ricevente, addetto all'attivazione del soccorso, operi realmente in tal senso ovvero che sia posto nelle condizioni operative di darvi corso;
- non garantisce 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 tali telefoni cellulari, può annullare l'operazione di associazione precedente.

Pertanto in assenza di un altro macchinista a bordo e in assenza di una appropriata organizzazione del soccorso/emergenza, l'equipaggio ad AS/UA rappresenterebbe un vero e proprio degrado della sicurezza, attuato in spregio a quanto disposto:

- dell'art. 2087 Codice Civile ("**L'imprenditore e tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro.**");
- dall'art. 18.1.z TU (il datore di lavoro **deve** "...aggiornare le misure di prevenzione in relazione ai mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e sicurezza del lavoro, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica della prevenzione e della protezione...")

e, di conseguenza, assume rilevanza penale sanzionabile ex TU e Codice Penale (per

quest'ultimo: particolare riferimento all'art 450 "**Chiunque, con la propria azione od omissione colposa, fa sorgere o persistere il pericolo di un disastro ferroviario...è punito con la reclusione fino a due anni...omissis...**").

Con ulteriore approfondimento analitico è stato determinato che l'art. 2087 Codice Civile obbliga l'imprenditore ad "*adottare ai fini della tutela delle condizioni di lavoro non solo le particolari misure tassativamente imposte dalla legge in relazione allo specifico tipo di attività esercitata, nonché quelle generiche dettate dalla comune prudenza, ma anche tutte le altre misure che in concreto si rendano necessarie per la tutela della sicurezza del lavoro in base alla particolarità dell'attività lavorativa, all'esperienza ed alla tecnica, misure per l'individuazione delle quali può farsi riferimento, ove sussista identità di ratio, anche ad altre norme dettate ad altri fini ancorché peculiari ad attività diverse da quella dell'imprenditore*" (Cassazione Civile sez. lav., 29 marzo 1995, n° 3738). Da tale decisiva considerazione consegue che il datore, quando decide di implementare le dotazioni tecnologiche di sicurezza, altro non fa che ottemperare ad un obbligo specifico di legge nei confronti dei propri dipendenti, null'altro. Onde chiarire meglio tale concetto, si può sintetizzare affermando che, nel caso oggetto della presente relazione, **il STB che il datore ha inteso adottare a bordo dei rotabili è semplicemente dovuto, e non può giustificare una riduzione dell'equipaggio macchina il quale, rappresentando esso stesso un presidio di sicurezza, non può essere ridotto, pena un degrado dei livelli di sicurezza i quali devono tendere verso l'eccellenza, non potendo costituire meri addendi di una somma algebrica ove il risultato finale rimanga sempre il medesimo.**

A tal proposito è utile ricordare che:

"...la responsabilità dell'imprenditore ex art. 2087 Codice Civile non è limitata alla violazione di norme d'esperienza o di regole tecniche preesistenti e collaudate, ma va estesa, invece, nell'attuale sistema italiano, supportato a livello costituzionale, alla cura del lavoratore attraverso l'adozione, da parte del datore di lavoro, nel rispetto del suo diritto di libertà d'impresa, di tutte quelle misure e delle cautele che, in funzione della diffusione e della conoscibilità, pur valutata in concreto, delle conoscenze, si rivelino idonee, secondo l'id quod plerumque accidit, a tutelare l'integrità psicofisica di colui che metta a disposizione della controparte la propria energia vitale (v. ad es. Cass., 23 maggio 2003, n. 8204; 29 dicembre 1998, n. 12863; 8 aprile 1995, n. 4078). [Cassazione, Sezione Lavoro, sentenza n.644/2005 del 13 dicembre 2004]..."

Tutto questo, nel caso oggetto della presente relazione, evidenzia anche la mancata applicazione:

- dell'**art. 15.1.c del TU** ("*...eliminazione dei rischi, in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico e, ove ciò non è possibile, loro riduzione al minimo...*");
- dall'**art. 18.1.z TU** (il datore di lavoro **deve** "*...aggiornare le misure di prevenzione in relazione ai mutamenti organizzativi e produttivi che hanno rilevanza ai fini della salute e sicurezza del lavoro, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica della prevenzione e della protezione...*").

E' opportuno sottolineare che il PdC, nell'espletamento delle proprie funzioni, **non è assimilabile a lavoratore che operi in luogo isolato** (al contrario di quanto si sostiene nel DVR oggetto della presente relazione), nell'accezione fornita dal CTI e pervicacemente avversata dal datore. Tale considerazione deriva dalla corretta interpretazione fornita dal CTI che, peraltro, assimila la locomotiva/treno alla stregua di luogo di lavoro/unità produttiva, precisando che "**...il personale a bordo degli aerei e dei treni (di macchina e viaggiante) non rientra tra le categorie di lavoratori che prestano la propria attività lavorativa in luoghi isolati diversi dalla sede aziendale o unità produttiva...**". Alla luce di ciò si richiama per l'ennesima volta il datore alla corretta applicazione del DM 388/2008 dotando i rotabili, tanto per fare un esempio, della "cassetta di pronto soccorso" (così come previsto dall'art. 2.1.a della citata norma) la quale, oltretutto negli impianti fissi e/o uffici, dovrà essere allocata su ogni mezzo di trazione (che è luogo di

lavoro, come ribadito anche dalla ASL n. 1 di Torino con foglio prescrizione del 26 febbraio 2004 ma ancor prima dalla AUSL 10 di Firenze (prescrizione del 28.2.1995) e, soprattutto, confermato dal CTI incaricato dalla Conferenza Stato-Regioni a definire le linee guida applicative del citato DM 388/2003.

Il contenuto della cassetta sui rotabili dovrà essere adeguato - a seguito di un'accurata analisi dei fattori di rischio, tenendo conto soprattutto dei tempi e delle difficoltà di raggiungere il posto di Soccorso Pubblico - su indicazione del MC e del SSN, ed integrato con altri specifici presidii.

La formazione per gli addetti al Pronto Soccorso, di cui all'art. 3 del D.M. 388/2003, dovrà essere fornita a tutti i lavoratori impegnati a bordo treno, al fine di garantire loro la possibilità di soccorsi reciprocamente ed offrire in caso di necessità la migliore assistenza anche ai viaggiatori, così come ribadito dal citato CTI attraverso le "Linee guida per l'applicazione del Decreto 15 luglio 2003, n° 388 per Trenitalia e per le imprese ferroviarie in genere".

A tal proposito si contesta l'inadeguatezza della formazione erogata ai macchinisti perché non conforme al citato DM poiché, per le aziende come Trenitalia si prevede che ai soggetti interessati (quindi, tutto il personale in servizio sul treno) venga garantita una formazione di 16 ore.

Il DVR manca di (o non rimanda a) un "piano di coordinamento" per consentire modalità congrue, razionali e sinergiche negli interventi di primo soccorso effettuati dai lavoratori dipendenti da aziende, divisioni, o unità produttive diverse.

Si ritiene, inoltre, che il datore di lavoro non possa non tenere nella più alta considerazione anche le esigenze di primo soccorso delle persone trasportate offrendo un'adeguata assistenza in caso di emergenza. A tale scopo sarà necessario formare i lavoratori (PdC e PdB) ed adeguare i presidii sanitari a bordo dei treni - tenendo conto anche dei rischi caratteristici della generalità della popolazione - con, ad esempio, una sub-cassetta sigillata contenente farmaci salvavita (antistaminici, cardiotonici, cortisonici ecc.) come già proposto dall'A.D. nella nota n° 4839/P del 30 marzo 2000, da mettere a disposizione esclusivamente di personale medico eventualmente presente sul treno.

Soluzioni alternative sarebbero in violazione delle leggi penali vigenti.

Le argomentazioni di cui al presente paragrafo B si ispirano ed integrano quanto contenuto nelle "Riflessioni sulla gestione delle procedure di pronto soccorso aziendale per gli operatori a bordo treno" scaturite da uno specifico convegno, organizzato dalla Università di Urbino "Carlo BO" ed ivi tenutosi il 18 settembre 2007, i cui atti sono stati formalmente trasmessi dal RLS, a suo tempo, al datore di lavoro.

C) Stress lavoro-correlato, in relazione alla condizione di solitudine del macchinista.

La "Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea" relativamente allo stress sul lavoro spiega, all'art. 31 che **"...Ogni lavoratore ha diritto a condizioni di lavoro sane, sicure e dignitose..."**

L'articolo 28 del TU stabilisce che la valutazione dei rischi deve riguardare tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari, tra cui anche quelli collegati allo SLC, secondo i contenuti dell'accordo europeo dell'8 ottobre 2004 (siglato da CES - sindacato Europeo; UNICE-"confindustria europea"; UEAPME - associazione europea artigianato e PMI; CEEP - associazione europea delle imprese partecipate dal pubblico e di interesse economico generale) e recepito poi in Italia attraverso l'accordo interconfederale del 9 giugno 2008 ove, della nozione di SLC, viene data la seguente definizione:

"Articolo 3

Descrizione dello stress e dello stress lavoro-correlato

1. Lo stress è una condizione che può essere accompagnata da disturbi o disfunzioni di

natura fisica, psicologica o sociale ed è conseguenza del fatto che taluni individui non si sentono in grado di corrispondere alle richieste o alle aspettative riposte in loro.

2. L'individuo è assolutamente in grado di sostenere una esposizione di breve durata alla tensione, che può essere considerata positiva, ma ha maggiori difficoltà a sostenere una esposizione prolungata ad una pressione intensa. Inoltre, individui diversi possono reagire diversamente a situazioni simili e lo stesso individuo può reagire diversamente di fronte a situazioni simili in momenti diversi della propria vita.

3. Lo stress non è una malattia ma una situazione di prolungata tensione può ridurre l'efficienza sul lavoro e può determinare un cattivo stato di salute.

Lo stress che ha origine fuori dall'ambito di lavoro può condurre a cambiamenti nel comportamento e ad una ridotta efficienza sul lavoro. Non tutte le manifestazioni di stress sul lavoro possono essere considerate come stress lavoro-correlato. Lo stress lavoro-correlato può essere causato da fattori diversi come il contenuto del lavoro, l'eventuale inadeguatezza nella gestione dell'organizzazione del lavoro e dell'ambiente di lavoro, carenze nella comunicazione, ecc."

Di particolare interesse anche la definizione che ne danno:

- il **NIOSH** (National Institute for Occupational Safety and Health)

*"Lo stress dovuto al lavoro può essere definito come un insieme di reazioni fisiche ed emotive dannose che si manifesta quando le richieste poste dal lavoro non sono commisurate alle capacità, risorse o esigenze del lavoratore. Lo stress connesso al lavoro può influire negativamente sulle condizioni di salute **e provocare persino infortuni**".*

- l'**Agenzia Europea per la sicurezza e la salute sul lavoro:**

"...Lo stress viene subito quando le richieste dell'ambiente di lavoro superano la capacità del lavoratore di affrontarle (o di controllarle). Una tale definizione dello stress focalizza l'attenzione sulle cause legate all'attività lavorativa e sulle misure di controllo necessarie..."

Il datore di lavoro, come si evince, è tenuto quindi a valutare questi rischi e ad indicare, nel documento redatto a conclusione della valutazione, le misure di prevenzione e protezione individuate e le procedure per la loro attuazione.

In relazione alla valutazione del rischio SLC effettuata dal datore, se ne evidenzia l'inadeguatezza, soprattutto alla luce dell'ampia dottrina di derivazione Comunitaria. L'accezione classica e condivisa del termine "stress" è che si tratti di una "reazione ad aspetti avversi e nocivi del contenuto, dell'ambiente e dell'organizzazione del lavoro. E' uno stato caratterizzato da elevati livelli di eccitazione ed ansia, spesso accompagnati da senso di inadeguatezza" (Commissione Europea). Nel caso del PdC, la mole di operazioni che esso compie e che potenzialmente può compiere durante l'espletamento della propria funzione è tale per cui una migliore gestione delle stesse (con una derivante riduzione del rischio legato ad una possibile scelta sbagliata – ancorché effettuata in solitudine – le cui eventuali conseguenze negative spesso sono immediate) non può prescindere dalla loro condivisione con altro soggetto di pari formazione e capacità operative, tenendo presente che il macchinista svolge "mansioni di sicurezza"; tale peculiarità – confermata dallo stesso GI attraverso la disposizione n° 7 del 28 gennaio 2000 – riconosce a questa tipologia di lavoratore un ruolo determinante all'interno del sistema-sicurezza correlato alla circolazione ferroviaria e che oggi consente a RFI di monitorare (come detto nel precedente paragrafo A) intere linee ferroviarie nelle quali le stazioni sono disabilite ed impresenziate proprio perché, in caso di necessità, sono i macchinisti, principalmente, ad intervenire nella gestione "fisica" del degrado venutosi a determinare. In tali circostanze però – nelle quali questi lavoratori, col loro intervento risolutore, realizzano contemporaneamente il ripristino del regolare servizio ferroviario e del diritto Costituzionale dei cittadini alla mobilità ed alla libertà di circolazione – è essenziale che il convoglio ferroviario, di cui il PdC rimane sempre responsabile, permanga costantemente vigilato, e questo è possibile soltanto grazie alla presenza di due macchinisti.

Negli ultimi anni l'aumento dell'esposizione ai rischi lavorativi s'è legata inscindibilmente all'aumento progressivo dell'orario di lavoro.

L'"allungamento" delle prestazioni ordinarie, la riorganizzazione delle modalità di turnazione, la riduzione sistematica dei tempi di sosta, la riduzione dei tempi di riposo

giornalieri e settimanale, ecc., hanno sicuramente provocato un peggioramento generalizzato delle condizioni psico-fisiologiche dei macchinisti, incidendo anche sulla salute e sulla sicurezza degli stessi. Le profonde modifiche della struttura del lavoro possono avere come conseguenza lo sviluppo di nuove patologie, soprattutto a livello psichico. I ritmi di lavoro sono stati ottimizzati in funzione della ricerca di ritorno, senza tener in alcun conto i bioritmi naturali dei lavoratori.

Tali condizioni lavorative, integrate da una mole di mansioni - come già detto in precedenza - che non accenna a diminuire, possono determinare un incremento dei livelli di pressione psicologica che generano l'insorgere di vere patologie ricollegabili a condizioni di disagio e di stress. Il tentativo della riduzione dell'organico del PdC, attuata per mezzo dell'adozione del modulo di condotta ad AS/UA, aggraverebbe le condizioni di lavoro di tali lavoratori, in spregio al citato art. 2087 Codice Civile; nella fattispecie, è utile ricordare che:

"...l'attività di collaborazione cui l'imprenditore è tenuto nei confronti dei lavoratori a norma dell'art. 2087 Codice Civile non si esaurisce nella predisposizione di misure tassativamente imposte dalla legge, ma si estende all'adozione di tutte le misure che si rivelino idonee a tutelare l'integrità psico-fisica del lavoratore. Ne consegue che anche il mancato adeguamento dell'organico aziendale (in quanto e se determinante un eccessivo carico di lavoro), nonché il mancato impedimento di un superlavoro eccedente - secondo le regole di comune esperienza - la normale tollerabilità, con conseguenti danni alla salute del lavoratore, costituisce violazione degli art. 42, comma 2, Cost. e 2087 Codice Civile, e ciò anche quando l'eccessivo impegno sia frutto di una scelta del lavoratore (estrinsecantesi nell'accettazione di straordinario continuativo - ancorché contenuto nel cosiddetto monte ore massimo contrattuale - o nella rinuncia a periodi di ferie), atteso che il comportamento del lavoratore non esime il datore di lavoro dall'adottare tutte le misure idonee alla tutela dell'integrità fisico-psichica dei dipendenti, comprese quelle intese ad evitare l'eccessività di impegno da parte di soggetti in condizioni di subordinazione socio-economica» [Cassazione civile sez. lav., 1 settembre 1997, n. 8267)]."

Le correlazioni tra ansia e malattia psichica e somatica, sono ormai ampiamente riconosciute dalla letteratura scientifica, e dimostrano che la condizione fisiologica segnalata da ansia e stress, nel tempo sfociano, in varie forme di patologia.

Lo sviluppo di malattie da SLC risulta sicuramente modificabile sia dallo stile di gestione delle emozioni che dall'organizzazione del lavoro.

Il quadro normativo precedente non prevedeva livelli di prevenzione e di tutela soddisfacenti rispetto alle tematiche descritte.

Infatti fino a poco tempo fa, il fondamento normativo della responsabilità del datore di lavoro nelle vicende che comportavano l'insorgenza di patologie lavoro-correlate, in mancanza di specifiche previsioni legislative, derivava essenzialmente dalla violazione dell'art. 2087 Codice Civile.

Tale norma civilistica, come già sopra asserito, fonda un principio generale in tema di doveri di prevenzione imposti dall'ordinamento a carico del datore di lavoro ed a tutela dell'integrità psicofisica del lavoratore. Dalla norma dell'art. 2087 del Codice Civile, infatti discende l'obbligo per il datore di lavoro, di adottare nell'esercizio dell'impresa tutte le misure necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro. Trattasi dunque di norma di chiusura del sistema, recante una clausola generale suscettibile di trovare nella giurisprudenza di merito concreta vita nelle più svariate forme, e con i più svariati accenti. E da tale disposizione promana il divieto per il datore di lavoro non solo di attuare direttamente qualsiasi comportamento lesivo della integrità psico-fisica del lavoratore, ma anche l'obbligo di prevenire, scoraggiare e neutralizzare qualsiasi atto di tal fatta posto in essere dai superiori gerarchici, preposti o di altri dipendenti nell'ambito dello svolgimento dell'attività lavorativa. In caso contrario ed in presenza di infortuni e/o sinistri, il datore può rientrare nella fattispecie dell'art. 40 del Codice Penale:

"Rapporto di causalità.

...omissis...Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo."

Le fonti principali dello SLC sono principalmente riscontrabili nei rischi ambientali o psico-

sociali, i primi dovuti alla rumorosità, vibrazioni, carenze igieniche ambientali, microclima etc, i secondi presenti nel contesto di lavoro (sviluppo di carriera, relazioni interpersonali, mobilità e trasferimenti, scarso equilibrio tra lavoro e vita privata) e nel contenuto del lavoro (tipologia di lavoro, carico, ritmo e orario di lavoro).

Si pensi alla nuova attenzione che i turni di lavoro devono avere rispetto alla durata delle prestazioni, alla qualità dei tempi di riposo, dei tempi di pausa e di certezza di refezione, ecc, con particolare attenzione ai turni che impegnano macchinisti con anzianità di servizio consistenti.

La condizione di solitudine che il datore prefigura e ammette (sottovalutandola) nel DVR oggetto della presente relazione, lede il dettato dell'art. 41 della Costituzionale che, è bene ricordarlo, stabilisce che:

*"L'iniziativa economica privata è libera.
Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla
sicurezza, alla libertà, alla dignità umana...omissis..."*

Nel lavoro in solitudine il macchinista sarebbe portato, istintivamente, ad astrarre la propria condizione onde trovare "altrove" l'equilibrio al proprio disagio, che non è propria del resto della maggior parte delle persone. I sintomi dello stress da lavoro sono molto comuni: alterazione del ritmo cardiaco e della pressione arteriosa, ma anche problemi all'apparato digerente, iperidrosi, formicolii, dissonnie. Sul fronte psichico i campanelli d'allarme sono ansia e aggressività, perdita di autostima fino alla depressione.

Sull'incidenza del lavoro a turni sulla salute dei macchinisti fin qui il datore poco ha prodotto benché la dottrina e gli studi specifici non manchino. In questa sede mi limiterò ad affrontare in generale l'argomento.

Le dissonnie, in particolare, sono associate ad altri disturbi in circa la metà dei casi di intolleranza al lavoro a turni (Andreoni D.,1991; G .Costa.,1999.; Melino C.,1992). Ciò fa pensare che la dissonnia sia il segno patologico primario della desincronizzazione dei ritmi circadiani e delle fasi di attività e di riposo. Lo studio delle diverse forme di disturbi del sonno permette di riconoscere una tipologia più o meno predisposta all'adattamento ai turni di lavoro. Molto importanti sono i meccanismi di coping, intesi come quell'insieme di capacità e abilità che modificano il carico di lavoro o influiscono direttamente sui fattori omeostatici e/o circadiani che producono sonnolenza in situazioni lavorative (I.G. Aspinwall S.E., Taylor Astitch,1997; Asprea A.M., Villone Betocchi G., 1998). Tra le strategie di coping va annoverato il fattore responsabilità o impegno, il quale può influenzare fortemente la disponibilità e la motivazione, ad adeguare le proprie abitudini di vita all'orario lavorativo. Disponibilità a sua volta influenzata da fattori di tipo organizzativo come incentivi monetari, facilitazioni e possibilità di avanzamento della carriera (Lazarus R.S., Monat A., 1991).

Per riassumere, si consideri la tabella che segue, tratta dal preambolo della costituzione dell'OMS (Prof . A. Bergamaschi):

Salute	Lavoro a turni
Non semplicemente assenza di malattia,	Patologie gastrointestinali, patologie neuropsichiche, malattie cardiovascolari
Ma completo benessere fisico, psichico	Perturbazione dei ritmi circadiani, disturbi del sonno e alimentari, ridotta efficienza psico-fisica e performance lavorativa
E sociale	Difficoltà di vita familiare, ostacoli all'integrazione sociale.

Nelle Linee guida SIMILII (28 aprile 2003) il professor Giovanni Costa (Dipartimento di Medicina e Sanità Pubblica, Università di Verona), a proposito delle interferenze del lavoro a turni affermava:

*"...E' ormai assodato che il lavoro in turni, soprattutto quello comprendente i turni notturni, costituisce un'oggettiva condizione di stress per l'organismo, che può avere significative ripercussioni sulle condizioni di salute, in particolare per quanto riguarda:
1) l'assetto biologico: in quanto, attraverso lo sconvolgimento del ciclo*

sonno/veglia, induce una significativa perturbazione della normale ritmicità circadiana delle funzioni biologiche e quindi delle condizioni psicofisiche della persona;

2) l'efficienza lavorativa: la quale dipende dalle fisiologiche fluttuazioni della performance nell'arco delle 24 ore, connessa sia alla durata che alla collocazione dell'orario di lavoro, con conseguente maggior rischio di errori e infortuni;

3) lo stato di salute: il deterioramento delle condizioni di salute si può manifestare soprattutto con disturbi del sonno e della funzione digestiva e, a lungo andare, con più importanti patologie prevalentemente a livello gastrointestinale, neuropsichico e cardiovascolare, nonché significative interferenze con la funzione riproduttiva femminile;

4) le condizioni di vita familiare e sociale: connesse a difficoltà nel mantenere le consuete relazioni interpersonali, con conseguenti influenze negative sul rapporto di coppia, la cura dei figli e i contatti sociali.

E' chiaro che tali interferenze possono differire in maniera significativa in relazione, da un lato, alla strutturazione dei turni e degli orari e, dall'altro, alle condizioni personali e sociali delle persone interessate; ciò verrà ripreso in maggior dettaglio nelle sezioni 2.3 e 3. Vale comunque la pena di rilevare che la maggior parte degli studi relativi al lavoro a turni riguardano quello comprendente il lavoro notturno, ed è quindi estremamente difficile estrapolare le problematiche connesse con i soli turni diurni. E' comunque ovvio che ove non vi sia il turno notturno si riducono sensibilmente, se non completamente, le interferenze sui ritmi circadiani e sul normale ciclo sonno/veglia, pur se possono permanere significative interferenze sul sonno, sugli orari dei pasti principali e sulle attività di relazione...

...La riduzione circadiana dei livelli di attenzione e vigilanza nelle ore notturne, in associazione al deficit di sonno e a un più forte senso di affaticamento, riduce l'efficienza lavorativa e aumenta la possibilità di errori e infortuni. Gli studi riguardanti gli incidenti lavorativi fra i turnisti sono comunque abbastanza controversi: alcuni riportano più incidenti nei turni notturni, altri in quelli diurni, altri ancora segnalano incidenti meno frequenti, ma più gravi di notte.

Oltre all'interferenza di molte altre variabili, i differenti riscontri possono essere spiegati considerando, da una parte, i diversi settori e situazioni lavorative esaminate (a minore o maggiore rischio di incidenti, misure di sicurezza, compiti specifici) e, d'altra parte, tenendo in considerazione che le condizioni lavorative sono raramente, o quasi mai, le stesse di giorno e di notte. Infatti, la riduzione della performance psicofisica durante la notte non è necessariamente associata ad una più alta frequenza di incidenti, dato che possono interagire molti altri fattori legati all'organizzazione del lavoro (ad es. interruzione notturna di lavori ad alto rischio, rallentamento del ritmo lavorativo, riduzione delle attività di manutenzione, aumento dell'automazione). Tuttavia, considerando il turno del mattino, vi sono segnalazioni di una relazione tra frequenza di incidenti e orari anticipati di inizio. Altre riguardano una frequenza di incidenti generalmente più alta, indipendentemente dal turno specifico, fra i lavoratori a tre turni rispetto a quelli a due turni e ai lavoratori diurni. E' stato inoltre valutato che il rischio di incidente in uno stabilimento nucleare è maggiore del 70% in caso di turni di 12 ore rispetto ai turni di 8 ore.

I lavoratori che svolgono lavoro notturno fisso manifestano in genere una maggiore prevalenza di sensazione di fatica rispetto alla restante popolazione lavorativa e una riduzione soggettiva della vigilanza durante ciascuna notte di turno. In generale, i turni a rotazione lenta determinano una sensazione di affaticamento inferiore dei turni a rotazione veloce.

A tale proposito, vale la pena ricordare che alcuni dei più rilevanti incidenti lavorativi di questi ultimi anni (ad es. Three Mile Islands, Chernobyl, Bophal, Exxon Valdes, Challenger Space Shuttle) sono avvenuti durante le ore notturne (tra la mezzanotte e le 06) e che in tutti è stato invocato, come importante fattore concausale, il cosiddetto "errore umano", verosimilmente connesso a deficit di sonno, decadimento dell'attenzione e della performance, desincronizzazione biologica, fatica derivante da prolungati periodi di attività...

Nello specifico studio "Incidenza dei turni di lavoro sulla salute e la sicurezza: uno studio psicofisiologico in un gruppo di macchinisti delle ferrovie" il prof. Vezio Ruggeri (Università degli Studi di Roma "La Sapienza" Facoltà di Psicologia - Cattedra di Psicofisiologia Clinica) afferma:

"...Qui è importante introdurre brevemente il secondo concetto ossia quello della distinzione operata da Ruggieri tra "fatica" e "sforzo" (Ruggieri, 1984).

Nelle schede consegnate ai macchinisti lo sforzo (una delle variabili che sono state rilevate nel corso delle ventiquattro ore) veniva definito come: "la percezione e valutazione soggettiva che l'impiego di forza richiesto in quel momento, per svolgere quel determinato compito (attività muscolare e/o concentrazione attentiva), è eccessivo: impone cioè la necessità di elargire un surplus di energia fisica e/o psichica. Ciò determina uno stato di tensione, ma non si avverte la stanchezza".

La fatica invece veniva così definita: percezione e valutazione soggettiva di mancanza di forza, la sensazione di stanchezza vera e propria, di esaurimento di forza. Ciò determina uno stato di pesantezza e di difficoltà nello svolgimento delle attività, le reazioni sono più lente e diminuisce la capacità di attenzione.

Facendo riferimento alla sequenza stress descritta prima, Ruggieri (Ruggieri, 1984) propone un parallelismo tra la sensazione di sforzo e la fase fisiologica individuata da Selye di "resistenza", mentre la sensazione di fatica può essere assimilata a quella di "esaurimento".

La distinzione è importante anche perché la sensazione di sforzo rappresenta un importante segnale per l'organismo, un autosegnale corporeo utile in vista dell'adattamento oppure del cambiamento, è il segnale che precede la fatica, e che indica all'individuo il rischio di esaurimento. Questa sensazione compare anche quando l'individuo che si trova in una condizione psicofisiologica di stanchezza, continua a lavorare, trascurando il segnale di fatica.

In questo caso emergono allora altre configurazioni emozionali che l'individuo soggettivamente avverte, ad esempio l'irritazione (definita sulla scheda di rilevazione come: sensazione di nervosismo/rabbia) che aumenta quando l'individuo stanco, quindi in una condizione di inibizione che comporta l'innalzamento delle soglie percettive e la diminuzione della vigilanza, deve continuare a produrre attività. L'irritazione può rappresentare allora la sensazione che accompagna quel processo che ha comportato la necessità di elargire un "surplus" di energia (sforzo), ossia di eccitazione, al fine di abbassare bruscamente le soglie percettive e poter continuare a rimanere vigile.

L'attivazione può talvolta essere anche eccessiva e comportare così un'altra sensazione, quella di ansia (che sulla scheda è stata definita come: sensazione di "paura/timore" che accada qualcosa che potrebbe comportare l'impossibilità o la difficoltà a svolgere adeguatamente le proprie attività, con eventuali conseguenze per sé e/o per gli altri). Sensazione che generalmente si accompagna alla percezione di tensione.

Naturalmente nella complessa realtà individuale questi momenti non si succedono in modo, lineare e spesso le varie sensazioni si sovrappongono.

E importante anche sottolineare che alcuni stimoli, ad esempio quelli monotoni e ripetitivi, producono immediatamente una condizione di fatica, cioè di inibizione diffusa, che può rendersi evidente anche come depressione, blocco motivazionale o sonnolenza....

...Il fatto che stimoli monotoni e ripetitivi possono provocare uno stato di inibizione diffusa, evidentemente ha delle immediate conseguenze per quanto riguarda la sicurezza, in quanto la capacità di rispondere al segnale varia a seconda del grado di inibizione presente nell'organismo.

Secondo la scuola pavloviana quando l'organismo si trova in una condizione di media inibizione si ha una modalità di risposta al segnale che egli definisce "egualitaria", ossia stimoli di intensità differente producono risposte uguali. Se il livello di inibizione cresce, le risposte saranno invece "paradossali", cioè stimoli intensi provocheranno risposte modeste mentre stimoli di bassa intensità determineranno risposte elevate. Per gradi estremi di inibizione infine, non si avrà più nessuna relazione...".

Sull'argomento SLC, come si può capire, è il caso che il datore compia quella ricognizione, fin qui mancata, onde determinare un'appropriata valutazione; tuttavia, l'obbligo ad eliminare tale rischio lavorativo non può limitarsi al tutoraggio od al sostegno psicologico, od alla risibile "...comunicazione telefonica da parte della SOP/COT con il macchinista da effettuare almeno atto partenza..." poiché il ricorso a tali soggetti presuppone un approccio del tutto svincolato (poiché non lo realizza) dal concetto che l'art. 15.1.c del TU suggerisce, anche alla luce del già menzionato (mai abbastanza) art. 2087 Codice Civile.

Onde tenere sotto controllo gli effetti del rischio da SLC, **chiedo di sottoporre il PdC alla sorveglianza sanitaria periodica di cui all'art. 41 TU.**

Conclusioni

La considerazione del combinato disposto dagli artt. 30 (che assurge a norma penale in combinato disposto con l'art. 9 della legge 123/2007 come già spiegato al precedente paragrafo A) e 26.2.a (norma penale) del TU segnala che RFI spa e Trenitalia (anche attraverso le emanazioni periferiche, compresi i datori di lavoro delegati) hanno sottovalutato la necessità di coordinarsi onde ridurre i rischi per la salute dei lavoratori.

Le carenze del DVR oggetto della presente relazione evidenziano che il datore di lavoro non ha rispettato quanto previsto dall'art. 28.2.c (norma penale) del TU in quanto le misure che esso intende adottare **non migliorano nel tempo i livelli di sicurezza ma li peggiorano.**

Per tutto quanto fin qui esposto, si conclude che **il modulo di condotta ad AS/UA non può essere adottato.**

Il modulo di condotta a "due macchinisti", invece:

- riduce sensibilmente od annulla i rischi fin qui menzionati alla luce del ruolo attivo (spesso proattivo) che la "coppia di macchina" svolge nei confronti della sicurezza della circolazione ferroviaria;
- mantiene alti i livelli di sicurezza realizzando appieno le aspettative insite nel disposto dell'art. 2087 Codice Civile e dell'art. dall'art. 18.1.z TU;
- annulla i rischi da SLC poiché il disagio legato al lavoro in solitudine è nullo; da ciò se ne giova la sicurezza della circolazione ferroviaria poiché il macchinista alla guida sa di poter contare sul secondo macchinista in qualsiasi momento della prestazione lavorativa e per qualsiasi evenienza si manifesti, sia all'interno che all'esterno del luogo di lavoro.

Per tutto questo, ai sensi dell'art. 50.1.h-m-n TU, **in qualità di RLS, diffido il datore di lavoro dal far ricorso al modulo ad AS/UA per la condotta dei treni, riservandomi di adire le Autorità Competenti.**

Sollecito inoltre il medesimo datore ad estendere e generalizzare l'adozione del modulo di condotta a "due macchinisti" come misura generale di tutela per la salute dei lavoratori e per sicurezza della circolazione ferroviaria.

