

Doppio macchinista:

l'intervento di Angelo Cotroneo, segretario ferrovieri UilTrasporti Lombardia

(FERPRESS) – Roma, 19 NOV – Riceviamo, e volentieri pubblichiamo, la lettera del segretario della UilTrasporti Lombardia, Angelo Cotroneo, **sulla questione del doppio macchinista**, in risposta all'intervista del direttore generale della Digifema (Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime), Fabio Croccolo, pubblicata su FerPress, Il ruolo di un'agenzia di comunicazione è registrare le opinioni, ma questo non vuol dire che (ad esempio attraverso gli editoriali) si debba rinunciare ad esprimere alcuni commenti su alcuni aspetti che appaiono contraddittori o meritevoli di attenzione.

In particolare, l'editoriale che ha dato il via alla puntualizzazione di Croccolo poneva in dubbio che una questione così complessa, e che è all'attenzione di operatori, imprese, istituzioni, organizzazioni sindacali e via dicendo, potesse risolversi nelle aule dei tribunali, facendo riferimento a criteri probabilmente astratti e non maturati dalle concrete esperienze sul campo. E nell'editoriale odierno cercheremo di sviluppare ulteriormente il tema, sottolineando dall'altro lato il valore del contributo della lettera di Cotroneo che, in termini chiari e accessibili a tutti, espone il punto di vista suo e dell'organizzazione sindacale, assolutamente legittimo e i cui contenuti ciascuno può valutare. Questa è l'essenza di un discussione, quando è capace di entrare nel merito e quando mette a confronto opinioni tra loro anche ampiamente differenti, ma in cui ciascuno si assume il coraggio delle proprie posizioni. E' evidente che non sarà FerPress a risolvere una questione che non a caso è così dibattuta, ma il valore dell'informazione sta proprio in questo, consentire ad ognuno di formarsi un proprio giudizio: e chi ha argomenti da sottoporre al confronto e al dibattito si faccia avanti, le nostre pagine sono aperte proprio per questo.

Questo il testo della lettera di Angelo Cotroneo, segretario generale della UilTrasporti Lombardia: "Il doppio macchinista deprime la sicurezza ferroviaria anziché aumentarla e la presenza di un secondo agente in macchina rende ancora più squilibrata la concorrenza intermodale, non solo in termini economici ma di sicurezza intrinseca: i dati e le evidenze sullo studio dei casi concreti lo dimostra in modo incontrovertibile".

Questo quanto dichiara Fabio Croccolo, Direttore generale della DIGIFEMA (Direzione generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime), l'organismo investigativo permanente istituito nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle materie relative all'incidentalità e alla sicurezza ferroviaria e marittima, in questa intervista a FerPress sulla questione del doppio macchinista in ferrovia, ritornata d'attualità dopo recenti iniziative giudiziarie.

Lascia quanto meno perplessi la posizione assunta dal succitato Direttore Generale in merito alla supposta depressione che, la presenza del doppio macchinista, creerebbe sulla sicurezza ferroviaria, anziché aumentarla.

Chiara invece, la posizione politica espressa da un tecnico, e ribadiamo, un tecnico deputato al controllo della sicurezza ferroviaria e marittima, remunerato con soldi pubblici, ma che non disdegna qualche assist a chi tenta di sferrare l'attacco definitivo agli ultimi equipaggi, ormai residuali, a doppio agente.

E sì! Forse perché il Direttore della DIGIFEMA non conosce bene i dati inerenti l'utilizzo del doppio agente sui treni che circolano quotidianamente in Italia; cercheremo di aggiornarlo noi allora:

– Tutti i treni che la Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia effettua sul territorio Nazionale, eccezion fatta per qualche caso legato al materiale utilizzato, registrano un equipaggio macchina composto dal cosiddetto "agente solo" un solo macchinista, un solo uomo sul locomotore per capirci.

– Stessa cosa dicasi per la Società Trenord; qui addirittura, da programma, tutti i treni sono

impostati con agente di macchina solo “un solo uomo sul locomotore, sempre per essere chiari”. Tra i treni effettuati dalla Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia e quelli effettuati da Trenord, quotidianamente, saremo su circa il 70% dei treni circolanti sui binari di RFI.

– Poi ci sono i treni ad alta velocità, le famosissime Frecce di Trenitalia: quelle Rosse ETR 500/1000, che circolano sulle linee AV e quelle che circolano in parte, o per l'intera tratta, su linee tradizionali; poi ci sono le Frecce Bianche e quelle Argento, che coprono il resto del territorio nazionale; anche qui, sorpresa, tutti circolanti con equipaggio macchina composto da agente solo “sempre un solo macchinista, uomo solo, in cabina di guida”. E qui saremo su un 20% dei treni totali circolanti.

– Poi arriviamo a quella quota di treni, forse il 10 per cento del totale, che deprime, secondo l'esperto, la sicurezza ferroviaria; stiamo parlando di una quota residuale di servizio passeggeri a lunga percorrenza effettuato con doppio agente, per la tipologia di macchine “gran parte degli anni 70” e del trasporto merci. Parliamo comunque, in merito ai treni merci a doppio macchinista, di quelli circolanti nelle ore notturne; il Contratto della Mobilità prevede che nella fascia 05,00/24,00 le Aziende possono utilizzare un equipaggio macchina composto da un macchinista ed un'altra figura professionale (Tecnico Polifunzionale), che macchinista non lo è ma tecnico addetto a tutto ciò che è di complementare ed accessorio alla partenza di un treno, dalla formazione alla verifica e alla manovra”. Quota di treni, quella col doppio macchinista e sempre a parere dell'esperto, che deprimerebbe, non solo la sicurezza ma anche la concorrenza intermodale.

Sulla questione sicurezza vengono citati dei casi, vedi Crevalcore, dove si evidenzia che anche in presenza del doppio macchinista non si è evitato un evento che ha provocato dei morti; c'erano due dei nostri macchinisti, nonché amici, di Milano Smistamento sul treno merci, Direttore Croccolo! Lei però ha ommesso di specificare “la verità non si sacrifica sull'altare della convenienza” che l'altro treno coinvolto nell'incidente era un treno regionale con un solo macchinista alla guida, e che pare non si sia accorto, a causa della nebbia, di un segnale predisposto per la fermata; come capirà anche Lei, Direttore Croccolo, il problema non è sorto a causa del doppio macchinista. Senza voler valutare altri casi né, chiederoci, se alcuni incidenti si siano evitati per fortunata casualità, come Lei sostiene, oppure per la presenza del doppio macchinista a bordo; preferiamo stendere un velo pietoso su argomenti che riportano alla mente, di noi macchinisti, solo dolore e lutti.

Per quanto concerne l'equipaggio composto dal doppio macchinista sui treni merci nelle fasce orarie 24,00/05,00 e quello composto da un macchinista ed un TPC sui treni che circolano dalle 5,00 alle 24,00 beh! Potremmo discutere per giorni, Lei seduto sulla sua comoda poltrona, riscaldato d'inverno e refrigerato d'estate, continuerebbe a rimanere del suo parere, ovviamente, noi invece, su macchine spesso antidiluviane, col riscaldamento o il condizionamento spesso in panne, circolanti su linee e in gallerie dove neppure si riesce a scendere dal locomotore, figuriamoci ad usufruire di soccorsi in caso di malore, con prestazioni giornaliere da 10 ore ma che spesso arrivano a 13, in fasce orarie “inizi e termini” inumane, con tutti i problemi di salute che intorno ai 50 anni bussano alla porta “inutile ricordare anche a Lei che con la riforma Fornero un macchinista andrà in pensione a 67 anni”; ma ciò che Le sfugge è che il macchinista lavora su turni non cadenzati sulle 24 ore, ovvero, con inizio e termine lavoro in tutte le ore della giornata: ci immagina alla guida di un treno, di notte, da soli tra gli scali ferroviari e con la neve? Mille altre motivazioni potremmo addurre per motivare il perché del nostro NO, all'agente solo su questa tipologia di treni. Noi continueremo a rimanere della nostra idea: l'equipaggio macchina composto da due macchinisti, specie su alcuni treni ed in certe fasce orarie, è l'unica garanzia, non solo per la circolazione ferroviaria, ma anche per la sicurezza del macchinista nel caso di malore dello stesso. E non ci sono interessi economici di qualche padrone alla ricerca del surplus extra che possa

giustificare la sofferenza fisica, psichica e sociale dei lavoratori interessati; quello che segue collima appieno col nostro pensiero, ma cosa più importante, è anche una parte dell'art 32 della Costituzione Italiana: "La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività"

E ci fermiamo qui! Piuttosto verrebbe da chiedersi quale realmente sia il ruolo dell'ennesima struttura che grava, sicuramente non poco, sulle casse dello stato: Organismo investigativo su materie relative all'incidentalità ferroviarie e marittime, oppure Organismo investigativo su materie relative alla produttività e alla competitività delle Aziende?