



Or.S.A. Ferrovie

Organizzazione sindacati autonomi e di base

SEGRETERIA REGIONALE LAZIO

Via di Porta S. Lorenzo, 8 - 00185 Roma ☐ 06/491220 F.S. 970/67810 Fax 06/47307679 - F.S. 67679

Email: sr.roma.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Prot. 04/SR RM/13
Roma, 17 gennaio 2013

ATAC S.p.A.
Area Risorse Umane e Relazioni
Industriali

Prefetto di Roma

Ministero Infrastruttura e dei
Trasporti

Commissione di Garanzia
dell'attuazione della Legge sullo
sciopero nei servizi pubblici
essenziali

p.c. Comune di Roma
Assessorato alla Mobilità e
ai Trasporti

Oggetto: Attivazione procedure di raffreddamento Roma Viterbo e Roma Lido

La scrivente facendo seguito a quanto già esposto con la nota del 26/11/12 prot. n. 77/SRRM/12 ed a commento delle Vs. note di risposta ad essa relative del 17/12/12, dichiara quanto segue:

- la definizione e/o composizione dell'equipaggio treno ad Agente Unico o Doppio Agente è riferibile esclusivamente alla figura professionale del macchinista, mentre nel caso non fosse prevista la presenza del Capotreno, si deve parlare di Agente Solo;
- i compiti e le responsabilità di condotta sono di esclusiva pertinenza del macchinista e non sono derogabili e supportabili ad altro agente, quali il Capotreno;
- nonostante quanto precisato sia attualmente contraddetto dalla gestione dei servizi di entrambe le ferrovie concesse RM-VT e Roma-Lido, nello stesso accordo sottoscritto tra la Società ATAC e le OO.SS. confederali di riqualificazione dei Capotreni del 28/03/2012, è espressamente premesso che "la gestione dei relativi servizi con *agente unico* è prevista in considerazione delle innovazioni tecnologiche e regolamentari programmate ed in fase d'esecuzione";
- ribadisce l'indispensabile installazione del sistema ATP (*continuo*) che, come ricordato nelle istruzioni di tecnica ferroviaria relative al *segnalamento*, poiché è integrato con il controllo della velocità e della conseguente frenatura automatica, rende possibile la circolazione dei treni con un solo agente di condotta;

- replica all'obiezione di non pertinenza del riferimento alle linee metropolitane per la loro più intensa frequenza dei treni, sostenendo che il distanziamento tra questi è regolamentato, gestito e controllato dal "Blocco Automatico", che diventa determinante ai fini della sicurezza solo e proprio grazie al sistema di ripetizione a bordo dei segnali e di controllo di velocità quale, appunto, l'ATP (automatic train protection);
- ricorda, relativamente alla sicurezza, che i previsti, richiesti e concordati interventi di adeguamento ed ammodernamento della Roma Lido (sottostazioni non consegnate, recinzioni non ultimate, messa in sicurezza linea aerea ed interventi extrarapidi, camminamenti, passerelle e sentieri sicuri lungo la linea) sono ancora lontani, dopo essere stati definiti urgenti, dall'essere realizzati.

Vista la prevaricante dichiarata determinazione aziendale di voler, comunque, procedere all'attuazione di quanto disposto in materia, nonostante le obiezioni, contestazioni e formalizzazioni di tutte le istanze sindacali, oltre che dei lavoratori interessati stessi, solo ed esclusivamente per incrementare produzione ed, ancor più, produttività, derogando dalle conseguenze sulla sicurezza e stress correlato al lavoro, con forzature coercitive e mercificanti (come nell'accordo incentivo del 30/12/2012), con la presente attiva le procedure di raffreddamento e conciliazione, secondo quanto previsto dalle leggi e dagli accordi vigenti in materia di sciopero.

Distinti saluti

P. la Segreteria Regionale
Claudio Di Lisi

