

Prima di poter parlare di **AGENTE SOLO** pretendiamo risposte e garanzie su:

- Certezza di primo soccorso efficace in caso di malore improvviso del macchinista.

QUESTA non può essere quella prevista dalle ultime norme promulgate da RFI, perché in esse sono contemplati tempi e procedure tali da garantire forse solo (e neanche in tempi accettabili) il recupero del materiale e lo sgombrò della linea.

Per quanto concerne la salute o l'incolumità del macchinista, nel caso d'insorgenza di un qualunque malessere tale, da costringere lo stesso a interrompere la corsa del treno, risultano essere totalmente inefficaci.

In buona sostanza, con le ultime norme di soccorso emanate dal gestore dell'Infrastruttura, si nega al macchinista che da solo sia addetto alla condotta del treno, in caso d'insorgenza di patologie improvvise e di una certa gravità, quella possibilità di un soccorso di una tempestività tale da garantirgli la sopravvivenza, assicurata oggi dalla presenza di un secondo agente abilitato, il quale, con reazione immediata, è l'unico che, una volta allertato il 118, può provvedere al ricovero del treno nella più vicina stazione facilmente raggiungibile dai mezzi e dal personale di soccorso, come già più volte accaduto.

La vita di qualunque individuo, uomo o donna che sia e non più lavoratore o lavoratrice, da un punto di vista etico, civile, morale, legale e fin'anche religioso non può mai essere messa in pericolo, tanto meno da un'esasperata ricerca di guadagno. E' il bene che sempre, prima d'ogni cosa, va salvaguardato;

- Comunicazione terra treno costante e garantita, così come prevista dalle norme attuali, assicurata da un'apposita apparecchiatura fissa dotata di allarme in caso di mancata connessione.

In questo caso, deve essere ben chiara l'impossibilità del prosieguo della marcia del treno con un solo agente alla condotta, come del resto, seppur ammantata da un opinabile velo di reticenza, è già sancita nelle norme in vigore;

- Sicurezza dei sistemi di distanziamento treni certa e omogenea sul territorio, garantita da impianti e tecnologie affidabili che prevedano una procedura d'intervento, in caso di avaria, semplice e funzionale che non scarichi sul macchinista il coacervo di opzioni dettate dall'attuale normativa, la quale, coniugata con l'endemica carenza di aggiornamenti professionali, mette oggi a dura prova la buona, funzionale e tempestiva operatività dell'equipaggio macchina benché composto da due agenti;
- Una regolamentazione d'intervento del macchinista da adottare in caso di guasto al mezzo di trazione, facile ed adeguata, che sia coerente con l'imprescindibilità dell'immobilizzazione del convoglio in caso di abbandono temporaneo della cabina di guida o guasto alle apparecchiature del freno continuo;
- Certezza di riuscire ad immobilizzare il treno in qualsiasi condizione o acclività della linea nei tempi previsti dalle Fiche UE, trenta minuti, oggigiorno di gran lunga insufficienti per l'ottemperanza di tutta la procedura richiesta da parte di un unico agente, quantunque la mobilità lungo la massicciata sia garantita;
- Logistica adeguata in ogni sito di sosta e soprattutto cabine di guida che rispondano a standard in confort e pulizia degni di un paese civile, condizione che, alla luce dello stato della specifica vertenza insoluta ormai da anni, appare oggi, incredibilmente, come la condizione più inasprente del percorso negoziale;
- Programmi di formazione continua che garantiscano il mantenimento delle competenze di condotta e di assistenza da parte degli Istruttori di Linea.

**Solo dopo possiamo pensare di trattare su:
Retribuzione e Orario di Lavoro**

