

Il passeggero ucciso da infarto. I sindacati: su un interregionale non sarebbe successo

## L'Orsa: "La tragedia insegna sul Frecciarossa poca sicurezza"

«**D**AL punto di vista legislativo Trenitalia è a posto: non c'è nessuna legge che imponga di avere a bordo un defibrillatore, o di fare corsi di formazione specifici per i capotreni o i macchinisti per affrontare le emergenze mediche. Ma il problema della mancanza di sicurezza sui treni esiste eccome, ancor più sull'alta velocità e quanto è successo giovedì pomeriggio ne è la dimostrazione: se l'infarto avesse colpito quel viaggiatore su un interregionale, il treno si sarebbe fermato subito e non dopo 40 minuti quando ormai era troppo tardi». Da anni, il sindacato Orsa Ferrovie (organizzazione sindacale autonoma e di base) si batte su questi temi cercando invano un confronto con Trenitalia: dal macchinista unico ai corsi per "addetti di pronto soccorso", il tema della sicurezza sui binari è sempre più in primo piano, «soprattutto ora che la politica aziendale è quella dei tagli, e il personale è costretto anche a turni massacranti». A rincarare la po-

lemica nata dopo la morte, giovedì, di un uomo di 56 anni, colpito da infarto a Porta Susa e raggiunto da un'ambulanza solo a Rho, è un sindacalista Rls che preferisce non esporsi con il suo nome, che conosce le norme sulla sicurezza che "tutelano" le ferrovie, ma non il personale e i viaggiatori.

«Il problema della mancanza di personale qualificato per gestire i malori, nasce dal fatto che tutti i vari decreti che si sono succeduti negli anni considerano i dipendenti che lavorano sui treni "lavoratori isolati", e per questo il datore di lavoro è obbligato a fornire solo un mezzo di comunicazione come il telefonino e una valigetta di primo soccorso. Si tratta di un evidente controsenso, perché sui treni c'è tanta gente e il capotreno non è certo solo. Ma in questo modo l'azienda non è obbligata a formare il personale creando l'addetto al pronto soccorso, risparmiando risorse». Corsi di formazione in realtà ci sono «ma di poche ore, al massimo sei, e non risolvono il problema della tempe-

stività d'intervento». Secondo il sindacalista «è compito delle imprese ferroviarie organizzare il soccorso nei tempi più rapidi possibili, come dice un decreto del 2011. Deve esistere una mediazione fra la tutela della salute e la produttività di un'azienda».

Il pm Guariniello, che ha chiesto alla Polfer una relazione sulla morte del passeggero, ha da tempo aperto un'inchiesta sul macchinista unico, un altro problema sollevato dall'Orsa: «Noi riteniamo che la soluzione sia creare un equipaggio polifunzionale che sia interscambiabile: il capotreno deve saper all'occorrenza anche fare il macchinista, e viceversa. Questo è di fondamentale importanza ancor più ora che con il nuovo contratto i turni sono massacranti: si è passati dall'aver 23 ore di riposo se lavoravi tutta la notte, ad averne al massimo 7 o 8 compresa la cena, quando per qualsiasi altro lavoro sono previste minimo 11 ore».

(s.mart)

**L'ALTA VELOCITÀ**  
Il sindacato Orsa: "Il problema sicurezza sul Frecciarossa esiste, a partire dal fatto che il treno non si può fermare subito in caso di emergenza"

