# Prosegue il confronto con ANSFISA: significativi passi in avanti

Nella giornata di ieri si è svolto l'incontro tra le Segreterie Nazionali delle OO.SS. e ANSFISA, in prosecuzione del confronto avviato a seguito delle **modifiche proposte dall'Agenzia al Regolamento di Circolazione Ferroviaria.**

In apertura di riunione, ANSFISA ha informato il Sindacato di avere notificato all'Agenzia Ferroviaria Europea, alla fine del mese di dicembre 2021, la **nuova bozza del RCF, modificata**, con particolare riferimento alle norme che attengono alla figura del capotreno e a quelle sul soccorso treno, **tenendo conto dei suggerimenti condivisi con le Segreterie Nazionali nel corso dell'ultimo confronto tra le parti.**

Entro la fine del mese in corso, ovvero entro 2 mesi del ricevimento del documento, l'Agenzia Europea, in ottemperanza a quanto previsto dalle norme comunitarie, procederà ad una valutazione del testo emendato, fornendo ad ANSFISA un parere specifico per ogni singola norma proposta, riservandosi di presentare eventuali rilievi oppositivi, potenzialmente vincolanti per gli Stati membri.

A valle dell'iter previsto sarà dunque possibile avere un quadro più chiaro circa gli effetti del Sistema Europa rispetto al Regolamento di Circolazione Ferroviaria, **il cui impianto attuale garantisce standard di sicurezza elevati che, a parere del Sindacato, verrebbero gravemente compromessi** da logiche di armonizzazione in nome di una interoperabilità e liberalizzazione funzionali ai profitti delle Imprese e dannose per i lavoratori, **creando ulteriore frammentazione nella gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie**.

Per tali ragioni, **il Sindacato ha ribadito che, al completamento del percorso di revisione del RCF, si opporrà a qualunque tentativo di messa in discussione della centralità della figura del capotreno** che, al contrario, ritiene debba assumere un ruolo ancora più decisivo, anche nell'ambito del soccorso al treno, per la cui soluzione le OO.SS. hanno espresso la necessità di definire un apposito momento di confronto con l'Agenzia. Di fatto, in tema di Soccorso al Macchinista, è stato proposto ad ANSFISA di aprire un confronto specifico con le OO.SS. per addivenire ad una soluzione condivisa. In merito a tale punto ANSFISA ha dato la sua disponibilità, ribadendo però che le soluzioni devono necessariamente essere individuate nel rispetto dell'attuale quadro normativo.

Altri argomenti toccati riguardavano altre questioni già sollevate in passato quali la prova di concordanza sugli enti di sicurezza, la formazione del personale delle ditte appaltatrici la manutenzione infrastruttura e lo stato dell'avanzamento della soppressione dei PL.

Sul primo punto, nel corso della riunione, **ANSFISA ha informato le OOSS che è stata richiesta l'emanazione di una nuova disposizione che fissa norme più stringenti rispetto alle prove di concordanza** previste in caso di intervento sui deviatoi, il cui esito, atteso a giorni da parte di RFI**, con la previsione di una verifica fotografica collazionata tra l'agente della manutenzione ed il Regolatore della circolazione, così come richiesto dalle Segreterie Nazionali in più occasioni**, per evitare il ripetersi di situazioni tragiche.

In merito al secondo punto ANSFISA ha asserito che da parte di RFI vi è un cambio di rotta, dettato anche dall'applicazione della legge 50/2019, per cui **il gestore infrastruttura si assume la responsabilità della formazione e del mantenimento delle abilitazioni del personale delle ditte in appalto**. A significare che RFI sarà anche responsabile dell'esecuzione delle visite abilitative. La nuova procedura, già operativa, prevede un assetto che andrebbe a regime nel 2023.

Per quanto riguarda i passaggi a livello (in tema di soppressione degli stessi o di protezione tramite nuove tecnologie per la verifica della libertà dei P.L.), la risposta di ANSFISA è stata purtroppo limitata. L'agenzia ha dichiarato come siano state avviate interlocuzioni con RFI la quale ha però fornito una prima risposta insoddisfacente sul piano di attività previsto. Di fatto, **ANSFISA ha nuovamente sollecitato il gestore infrastruttura ad inviare un piano con la previsione di massima dei prossimi tre anni**. In considerazione del fatto che sulla rete esistono ancora circa 4.270 P.L., di cui molti sprovvisti di adeguati strumenti per la verifica dell'occupazione, e che viene prevista l'installazione di tali tecnologie su un massimo di 100 passaggi a livello l'anno, **come OO.SS. abbiamo espresso la necessità di insistere su questo fronte, ai fini della sicurezza non solo del personale e dei viaggiatori del treno, ma anche degli utenti lato strada**.

Prima di terminare la riunione, ANSFISA ha chiesto di superare la direttiva Bianchi eliminando il tasto E-VIG. Su tale questione **il Sindacato ha ribadito che al momento non esistono soluzioni tecnologiche adeguate** e denunciato anche che molte IF usano ancora il SIFA, **pertanto anziché parlare di eliminazione ha chiesto l'estensione del E-VIG e la ricerca di soluzioni tecnologiche che superino i problemi di ergonomia ancora adesso esistenti su molti mezzi.**

Roma, 03 febbraio 2022

Le Segreterie Nazionali