

INCONTRO PERIODICO OO.SS. – ANSFISA: URGONO SOLUZIONI

Si è svolto nella giornata del 15 dicembre, un lungo confronto tra le Segreterie Nazionali ed ANSFISA, nell'ambito degli incontri periodici previsti con l'Agenzia e con riferimento alle richieste di approfondimento sollecitate dal Sindacato con nota del 9 Dicembre.

I punti trattati sono stati molteplici e riguardano:

PROVA FOTOGRAFICA – VERIFICA CONCORDANZA DEVIATOI: ANSFISA ha comunicato che entro un anno terminerà la sperimentazione di RFI **sulla nuova procedura di verifica della concordanza dei deviatoi**, che consentirà, attraverso una prova video fotografica, di avere maggiore contezza sul corretto esito dell'intervento manutentivo al deviatoio prima della riattivazione della circolazione. Il Sindacato, ha evidenziato l'assoluta necessità di analizzare congiuntamente con l'Agenzia, per una verifica delle ricadute organizzative, le norme che regolano la procedura, non ancora messa a disposizione delle Organizzazioni Sindacali, che, al termine della fase sperimentale, potrebbe trovare **adeguata applicazione anche rispetto ad altri apparati presenti sulla linea ferroviaria.**

AUDIT E VERIFICA FORMAZIONE PERSONALE FERROVIARIO: Per quanto riguarda gli audit condotti da ANSFISA in merito alla continuità ed alla efficacia della formazione fatta al personale ferroviario, come Sindacato abbiamo richiesto un approfondimento con la possibilità di avere dati di dettaglio in merito agli audit effettuati sulla formazione, chiedendo di attenzionare meglio aspetti relativi alla tipologia della formazione e ai risultati sull'efficacia dell'apprendimento, in quanto sui report annuali pubblicati dalla stessa Agenzia vengono evidenziati solo i numeri degli interventi di ispezione effettuati senza sapere i riscontri avuti dagli stessi.

PIANI SOPPRESSIONE PASSAGGI A LIVELLO E SISTEMA PAI-PL: Un focus specifico è stato dedicato al piano di aggiornamento **sulla soppressione dei Passaggi a Livello e all'installazione del sistema PAI-PL.** ANSFISA ha dichiarato che sulle linee di RFI si sta procedendo gradualmente, nell'ordine di circa 100 soppressioni e 100 attrezzaggi l'anno. ANSFISA ha inoltre evidenziato che la soppressione dei PL presenta rilevanti complessità procedurali, che impongono l'attivazione di interventi coordinati da parte di RFI e di diversi soggetti istituzionali, anche a livello locale.

Il Sindacato, sul tema, oltre a richiedere di essere messo a conoscenza del programma di installazione del sistema Pai-Pl in modo più puntuale, ha contestato con forza le possibilità, prospettata da ANSFISA, che sia compito del personale delle IIFF presenziare la protezione dei **PL guasti attraverso l'apposizione di cavalletti mobili**, diffidando l'Agenzia dal consentire l'applicazione di soluzioni inaccettabili per la sicurezza del personale, e dell'esercizio ferroviario, ribadendo che la questione deve essere affrontata con il forte coinvolgimento degli organismi preposti alle modifiche e controlli del Codice della Strada.

MODIFICHE AL REGOLAMENTO DI CIRCOLAZIONE FERROVIARIA: Ampio spazio è stato dedicato ai rischi connessi alla modifica del **Regolamento di Circolazione Ferroviaria**, considerata la volontà da parte dell'Europa di demandare ai singoli SGS i principi di sicurezza attualmente contenuti nel Decreto 4/2012. ANSFISA ha ribadito che l'ERA e la Commissione

Europea si sono riservate di accogliere la possibilità di introdurre, non oltre il 2027 dei principi generali di riferimento per tutti i Paesi membri, purché gli stessi non determinino obblighi specifici per l'organizzazione del lavoro adottata nelle singole Imprese Ferroviarie che operano in Italia, con particolare riferimento alla presenza del Capotreno a bordo dei convogli.

La stessa ANSFISA ha inoltre evidenziato che, in ogni caso, le autorità europee considerano essenziale adottare quanto prima le modifiche regolamentari, attraverso la revisione della STI OPE (regolamento europeo sulle specifiche tecniche di esercizio) di prossima emanazione (1° trimestre 2023). Il Sindacato ha ribadito la necessità di salvaguardare l'attuale quadro normativo, rendendosi disponibile a rilanciare la richiesta di un confronto facendosi parte attiva a tutti i livelli e in modo particolare nell'ambito delle istituzioni/organizzazioni europee.

SOCCORSO AL TRENO E DIRETTIVA 59: Rispetto al Soccorso al Treno e al PdC, ANSFISA, oltre a ribadire che l'attuale contesto normativo consentirebbe alle IIFF, dopo opportuna formazione al PdB/TPt, di individuare adeguate soluzioni mitigative al rischio di inconvenienti di esercizio connessi al malore del PdC, ha sottolineato le difficoltà ad elaborare norme generali cogenti per tutte le Imprese sulla materia, evidenziando la necessità di coinvolgimento di tutte le autorità interessate dai Piani di Emergenza. L'Agenzia ha inoltre chiarito che la fase di revisione della Direttiva Europea 2007/59 (relativa alla certificazione dei macchinisti) non è ancora terminata e che pertanto non è ancora possibile valutare il contesto normativo entro cui sarà possibile, almeno in teoria, inserire modifiche al D.LGS 247/2010. Tuttavia, anche grazie al Sindacato, si stanno cercando soluzioni comuni ed efficaci di soccorso al macchinista, a livello europeo.

MOVIMENTI DI MANOVRA E RELATIVE ABILITAZIONI: Al termine della riunione, come ultimo punto all'ordine del giorno, sono stati richiesti chiarimenti sui movimenti di manovra, con riferimento alle abilitazioni necessarie alla loro effettuazione. ANSFISA ha dichiarato che a breve, con un'apposita nota, chiarirà a tutte le Imprese Ferroviarie che l'utilizzo delle abilitazioni di tipo A per lo spostamento tra impianti di materiali vuoti non è conforme al quadro normativo attuale. In aggiunta, è stato specificato che per spostamenti di materiali tra diversi o più fasci e/o diverse località di servizio (ad esempio Bo Ravone - Bologna Cle), è necessario essere in possesso della licenza e certificato complementare di tipo B. Pertanto, a breve verrà richiesto alle IIFF di predisporre un piano di adeguamento che obblighi le Società ad utilizzare, nelle circostanze descritte, personale abilitato con Licenza e certificato di tipo B.

In conclusione, pur apprezzando gli sforzi dell'Agenzia nell'affrontare gli argomenti proposti dal Sindacato, **non possiamo definire soddisfacente l'incontro avvenuto nella giornata di ieri, causa mancanza di certezze su più fronti.**

Anche rispetto al tema europeo, continueremo a sostenere che la definizione di regole comuni debba avvenire **mantenendo l'impianto dell'attuale RCF limitando la possibilità di modificare in autonomia le norme di sicurezza in esercizio, la cui definizione non può e non deve essere demandata agli SGS delle singole Imprese.** Talune modifiche rischiano, a nostro avviso, di impattare negativamente sui livelli occupazionali e salariali del personale del comparto, oltreché determinare uno scadimento degli standard di sicurezza attuali.

In tal senso, il Sindacato s'impegnerà per sensibilizzare le istituzioni a tutti i livelli di confronto, anche valutando il ricorso ad adeguate azioni di mobilitazione.