

INCONTRO PERIODICO CON ANSFISA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA

Ieri, 09 luglio, si è svolto il previsto incontro tra le Organizzazioni Sindacali e ANSFISA, nell'ambito del confronto periodico sui temi della sicurezza della circolazione ferroviaria. Durante la riunione sono stati affrontati numerosi argomenti di rilievo:

- Proposta di modifica dell'Allegato C del Decreto Ansf 4/2012. Tale revisione normativa, orientata ad un allineamento con la regolamentazione europea di settore ridefinisce competenze e criteri abilitativi del personale, in coerenza con l'evoluzione del quadro tecnico/normativo comunitario. Per tale ragione, come OOSS abbiamo chiesto che le modifiche non comportino un calo degli attuali livelli di sicurezza ma siano orientate al loro rafforzamento e miglioramento. ANSFISA, dal lato suo, ha convenuto con tale impostazione. Rispetto al processo di revisione ed armonizzazione delle norme, dati gli impatti significativi e le implicazioni per la sicurezza ferroviaria, ribadendo forte perplessità sindacale per la modifica dell'Allegato C e in futuro di quello B, è stata approciata la possibilità di chiedere l'apertura di un tavolo permanente tra ANSFISA, MIT, parti sociali e I.F., con la finalità di accompagnare il processo di transizione in maniera ordinata, prevenendo conflitti e situazioni discriminatorie.
- Analisi degli episodi di SPAD/SPAR che nel corso del 2024 hanno fatto registrare un incremento. ANSFISA ha illustrato come tutti i casi rilevati vengano inseriti in una banca dati per comprenderne le cause e individuare correttivi, anche di natura normativa. L'Agenzia ha inoltre comunicato l'intenzione di fornire un questionario a tutte le imprese ferroviarie, con l'obiettivo di uniformare i criteri di indagine e rendere i risultati più coerenti sul piano tecnico e statistico. Come OO.SS., apprezzando l'impostazione adottata, abbiamo proposto che il questionario preveda anche l'inserimento del resoconto delle prestazioni svolte durante il nastro lavorativo del personale coinvolto, riposo compreso, riferito almeno alla settimana precedente l'evento, al fine di verificare in che misura le condizioni operative e tecniche possano rappresentare un fattore di incidenza degli episodi in oggetto. Si è ribadita la necessità di poter arrivare a regole di ingaggio tra le varie imprese del trasporto in maniera univoca e richieste ulteriori iniziative finalizzate alla sensibilità del fenomeno SPAD/SPAR, vista la poca efficacia rilevata.
- È stato sollevato il tema del monitoraggio effettivo dei tempi di guida e riposo del personale di condotta, compreso servizi transfrontalieri. Come Segreterie Nazionali abbiamo ribadito la necessità, già oggetto di confronto in ambito europeo, di introdurre sistemi certificati e omogenei che rilevino l'orario di lavoro reale dei macchinisti, al fine di garantire una lettura oggettiva dei carichi di lavoro vista la loro incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Sottolineando come l'impegno lavorativo, se non correttamente regolato e tracciato, possa rappresentare un fattore di rischio per la regolarità e la sicurezza della circolazione. ANSFISA, da parte sua ne riconosce la rilevanza strategica sia sotto il profilo della sicurezza che per l'armonizzazione delle regole a livello EU.
- Valutazione della cultura della sicurezza all'interno delle imprese ferroviarie: ANSFISA ha riferito che, nel corso del 2024, sono state effettuate attività ispettive presso quattro aziende ferroviarie, per verificare il grado di diffusione e l'efficacia dei processi interni sulla cultura della sicurezza. Le verifiche hanno portato a risultati giudicati non pienamente soddisfacenti, evidenziando carenze sulla strutturazione dei processi e nella consapevolezza diffusa tra il personale. Per questo motivo,

Segreterie Nazionali

l'Agenzia ha avviato una seconda fase ispettiva, che, oltre al controllo puntuale delle aziende, prevede interviste strutturate al personale nei luoghi di lavoro ed in futuro un questionario da sottoporre agli operatori del settore con l'obiettivo di costruire una banca dati al fine di migliorare il sistema di prevenzione e gestione del rischio.

Vista l'importanza di tale argomento, come OO.SS. abbiamo sollecitato ANSFISA ad intraprendere tutte le iniziative in merito.

- In tema di coordinamento tra ANSFISA, MIT, Polfer e Inail ANSFISA ha comunicato che, ad oggi, non è stato ancora possibile attivare interventi ispettivi congiunti con le suddette istituzioni. Tuttavia, è stato assicurato che sono in corso interlocuzioni e iniziative volte a strutturare forme di collaborazione operativa più integrate, nella prospettiva di una vigilanza più efficace e sinergica sui processi che impattano sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario e di tutti i lavoratori coinvolti. Come OOSS abbiamo segnalato la centralità e sollecitato l'aumento dell'attività ispettiva, sia come visita linee sia come controllo dei cantieri, prioritaria per il contrasto alla cattive prassi e consuetudini ancora presenti.
- Affrontato lo stato di avanzamento del percorso legislativo, avviato a seguito delle direttive europee, di modifica del D.Lgs. 81/2008 con incidenza anche sul DM 19/2011. Tali novazioni prevedono che le responsabilità operative in materia di soccorso al personale di condotta non siano più definite per legge, ma delegate alle I.F., che dovranno anche stabilirne l'organizzazione. Uno scenario che apre la possibilità, nel trasporto merci, dell'impiego di un solo agente presente a bordo treno, con tutte le criticità in caso di malore dello stesso.
Come OO.SS., abbiamo espresso forte preoccupazione, chiedendo chiarimenti su chi definirà i tempi massimi per lo stazionamento in sicurezza del treno e sollevato perplessità operative in merito alla circolazione dei treni quando il personale è costretto ad agire direttamente sugli enti.
ANSFISA ha chiarito che, secondo impostazione normativa, tali responsabilità ricadranno sul gestore dell'infrastruttura, cui spetta l'onere di assicurare tempi e modalità congrue per il soccorso e la messa in sicurezza della circolazione.
- Sono state, infine, segnalate ad ANSFISA le ricadute negative dei guasti agli impianti di climatizzazione, nelle cabine di guida e nelle vetture. Dal versante sindacale è stato evidenziato come tali inefficienze compromettano le condizioni di lavoro del personale, con ripercussioni sulla sicurezza a bordo, soprattutto nei mesi di caldo intenso. Situazione aggravata da pratiche di vendita in "overbooking" su vetture sprovviste di postazioni dedicate ai viaggiatori in piedi. Pratica che rende difficoltoso il passaggio lungo il treno, quindi la gestione delle emergenze, e impedendo la riprotezione dei passeggeri da carrozze senza climatizzazione, aumentando la pressione sul personale e la possibile conflittualità con i viaggiatori.
ANSFISA, pur riconoscendo la complessità del tema, ha comunicato di monitorare attentamente il fenomeno, in linea con la nota del 2013, e di voler avviare un'analisi sull'impatto di tali guasti sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Roma, 10 luglio 2025

Le Segreterie Nazionali