

## Riunione ANSF 27.2.2015

Oggi ANSF ci ha ricevuto, insieme a CUB e USB.

La prima parte dell'incontro è stata dedicata alla presentazione dei principi che hanno portato alla creazione dell'agenzia, e ha conseguentemente generato l'attuale riordino normativo. In merito a ciò l'Agenzia si è riservata di inviarci delle slide nei prossimi giorni.

I punti più rilevanti toccati durante il dibattito hanno riguardato:

- la cronica carenza di formazione del personale, a fronte di una produzione di disposizioni, prescrizioni e note di chiarimento e deroga sempre crescente;
- le modifiche da apportare alla DEIF 4.7, seppur già migliorata rispetto alla precedente versione;
- le incongruenze presenti nella DEIF 35.5 riguardanti l'efficienza e l'aggiornamento del tablet;
- la difficile questione del "vigilante"

Affrontando il primo punto è emerso chiaramente un aspetto che interessa tutti i lavoratori che rispetto alla mansione rivestita hanno la necessità di essere formati e informati nel rispetto delle normative di esercizio.

Il sistema utilizzato dal Gestore dell'Infrastruttura e dalle Imprese Ferroviarie per certificare nei confronti dell'agenzia l'idoneità rispetto alla conoscenza delle norme regolamentari ed all'aggiornamento dei relativi testi non è altro che un insieme di procedure certificate da enti preposti. Se le procedure e le disposizioni ad esse relative sono insufficienti, nei fatti non ci saranno interventi correttivi almeno fino a quando non sia richiesto l'intervento di un organo terzo al di fuori del sistema agenzia-gestore-imprese, da parte dei lavoratori o delle OO.SS., oppure disgraziatamente a seguito di un incidente per il quale siano necessari accertamenti.

Il principio su cui si fonda l'attuale sistema è la "responsabilizzazione degli operatori": in un panorama così diversificato di Imprese Ferroviarie, ogni azienda emana, partendo dalle linee guida dettate da ANSF e recepite dal gestore della rete, le norme necessarie a regolare la propria tipologia di servizio, ed è pienamente responsabile di quanto prescritto.

ANSF non interviene preventivamente, solo a seguito di segnalazioni o inconvenienti d'esercizio richiede misure mitigative al gestore e alle imprese. Nonostante abbiamo sottolineato più volte le falle e le carenze di questo sistema, che genera regole "di comodo" per le Aziende e di fatto scarica le attribuzioni e le responsabilità sui lavoratori ultimi anelli della catena lavorativa, l'Agenzia rivendica la bontà di questo principio sostenendo che le responsabilità sono in capo a chi emana le disposizioni.

Sulla questione porte e blocco porte l'Agenzia ringraziandoci per le segnalazioni effettuate ha tenuto a farci sapere che la nascita della DEIF 4.7 si deve ad un intervento a gamba tesa proprio della stessa nei confronti della dirigenza del gruppo FS. Abbiamo evidenziato e sarà sicuramente necessario comunicarlo formalmente come CAT, alcuni aspetti della DEIF che comunque non sono chiari e che rispetto alla DEIF 4.5 sono un passo indietro rispetto alla sicurezza: la ribattuta, ovvero effettuazione del treno con guasto blocco porte da stazione termine corsa sulla quale l'agenzia ci è parsa essere nella condizione di permettere all'impresa Trenitalia tale procedura, e la possibilità di far viaggiare vetture con due porte guaste stesso lato vincolando il PDA alla stessa o a quelle adiacenti senza valutare appieno cosa comporterebbe tale obbligo. Su questo aspetto l'ing. Margarita ha ribadito che la responsabilità rimane in capo all'impresa senza però risponderci nel merito della situazione di degrado in cui si troverebbe a lavorare il PDA.

Sulla questione DEIF 35.5 tablet pur avendo discusso a lungo ci hanno rimandato nel merito ai prossimi incontri perché è intenzione dell'Agenzia studiare il testo dalla settimana prossima. Quindi niente risposte.

Capitolo vigilante argomento verso cui l'agenzia si pone con un atteggiamento di ottuso entusiasmo.

Il vigilante è obbligatorio per legge in tutta Europa, è montato su tutti mezzi ferroviari con cabina di guida e pertanto questo obbligo è stato recepito all'interno del regolamento di circolazione ferroviaria. Per l'ANSF deve esserci e deve essere inserito. Serve secondo quanto da loro affermato per evitare quei tipi di incidente che non sono coperti dal SCMT o dal ERMTS come per esempio un tir chiuso dentro un PL, una frana sui binari e il possibile addormentamento dell'agente solo..... Unici impedimenti che prenderebbero in considerazione potrebbero essere delle prescrizioni emesse da organi di vigilanza come in passato sono state fatte dalle ASL.

Dopo queste pesantissime affermazioni, che naturalmente non ci hanno colto di sorpresa, abbiamo provato a confutare le tesi dell'ing. Margarita, che nell'organigramma dell'Agenzia è il dirigente responsabile delle norme di esercizio ferroviario. Eufemisticamente possiamo solo dirvi che alle nostre domande sull'utilità reale in regime di circolazione regolare senza guasti, sugli aspetti pericolosi ed invasivi dell'apparecchiatura appena introdotta sul ETR 425 "JAZZ", della mancanza di collegamenti reali con gli aspetti della sicurezza della marcia del treno, sull'assurda denominazione VIGILANTE che si continua a dare ad una apparecchiatura che l'unica cosa che non è in grado di fare è controllare la vigilanza, l'unica e arrogante risposta è stata "*è previsto dalle leggi e dai regolamenti*". Pertanto bisognerà attrezzarsi per preparare un'opposizione che nasca dalla consapevolezza che se i lavoratori non saranno nuovamente in grado di farsi rispettare il vigilante vacua sarà il nostro compagno di tutti i giorni.

In conclusione rileviamo da una parte disponibilità all'ascolto e interesse verso le nostre puntuali segnalazioni ma dall'altra una mancanza di elaborazione utile alla prevenzione, demandata alla responsabilità delle Imprese, che troppo spesso e nostro malgrado antepongono le ragioni di mercato alla sicurezza dell'esercizio.

Si sono resi disponibili ad incontrarci con cadenza bimensile proponendo al restante fronte sindacale confederale di unificare il tavolo di discussione. Vedremo alla prossima nel frattempo continuiamo a segnalare sempre più con decisione tutte le questioni che mettono in discussione la sicurezza.