SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 16 febbraio 2009
Prot. SN/
Oggetto: Osservazioni Comunicazione ANSF bozza decreto 1/2009
Allegati: n° 1 Bozza decreto 1/2009

Ing. Alberto Chiovelli
Direttore della
Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie
Via Alamanni, 4
Firenze

p.c. On.le Altero Matteoli
Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture

On.le Mario Valducci
Presidente IX Commissione
Camera dei Deputati

On.le Luigi Grillo
Presidente VII Commissione
Senato della Repubblica

Egregio Direttore,

facendo seguito alla Sua comunicazione ANSF 00533/09 del 02.02.2009, relativa alla richiesta di suggerimenti ed osservazioni circa la bozza integrale del provvedimento riguardante le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, facciamo presente quanto segue:

nonostante quanto da noi sottolineato negli incontri intercorsi presso la sede dell'Agenzia riferiti all'argomento di fattispecie, non si riscontra nel testo della bozza alcun nesso di casualità tra le condizioni minime di impiego del personale addetto a mansioni di sicurezza e la sicurezza stessa della circolazione ferroviaria.
Questa problematica viene lasciata, dal testo della bozza, interamente alla sfera contrattuale non facendone alcuna menzione e questo non è condivisibile da parte nostra.

La stessa Direttiva sulla sicurezza delle ferrovie comunitarie, CE 49/2004, fa esplicita menzione a questo argomento nelle sue note introduttive. Ne riportiamo alcune:

16) *"Oltre che ai requisiti di sicurezza descritti nel certificato di sicurezza, le imprese ferroviarie titolari di una licenza di esercizio devono rispettare i requisiti nazionali, compatibili con il diritto comunitario e applicati in modo non discriminatorio, in materia di salute, sicurezza, condizioni sociali, incluse le disposizioni giuridiche relative al periodo di guida, e di diritto dei lavoratori e dei consumatori di cui agli articoli 6 e 12 della direttiva 95/18/CE."*

20) *"I tempi di guida e di riposo dei macchinisti e dell'altro personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza essenziali hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario …"*

La legislazione vigente sull'orario di lavoro non può essere ritenuta sufficiente da Codesta Agenzia sia per la missione della quale è investita sia per la peculiarità in cui si opera per la sicurezza delle ferrovie. Sicurezza che ha nelle sue componenti indubbiamente anche le condizioni di impiego del personale addetto a mansioni che impattano sulla sicurezza, specialmente per quanto attiene l'impegno e l'effettivo lavoro del personale di scorta al treno.

Inoltre la lettura del documento in oggetto ci ha permesso di fare le seguenti riflessioni:

al punto
2.4.1 Compiti dell'Agenzia
Nell'ultimo capoverso di pagina 4 si menzionano eventuali *provvedimenti restrittivi dell'esercizio, anche limitando autorizzazioni e certificati di sicurezza, fino alla sospensione … omissis...* Tali provvedimenti vanno bene ma li riteniamo inadeguati in quanto le IF in presenza degli stessi che fanno? … non fanno più i treni (specialmente quelli attinenti il trasporto pubblico locale) il giorno dopo? Sicuramente si innescherebbe una forte protesta da parte degli utenti/clienti che la mattina non trovano i convogli e quindi l'IF si sente "protetta e garantita" per continuare a dilazionare i tempi nel risolvere le eventuali "non conformità" riscontrate.
Per tali motivi sarebbe opportuno, in caso di inosservanza di quanto imposto dal quadro normativo e a seguito delle raccomandazioni emesse dall'Agenzia, che quest'ultima accompagnasse i provvedimenti restrittivi con apposite sanzioni economiche. In pratica si chiede di istituire un sistema sanzionatorio che colpisca le IF sul proprio conto economico in aggiunta alle normali prescrizioni.

al punto
4. 1.1 Rilascio della parte a) del certificato di Sicurezza
Al quarto capoverso *" Ai fini dell'accettazione l'Agenzia "<u>può"</u> effettuare un'analisi completa del funzionamento del sistema di gestione della sicurezza anche mediante audit; l'esito del controllo può produrre prescrizioni vincolanti per il rilascio stesso"*
Il Sistema di gestione della sicurezza è rappresentato da un pacco di documentazione che descrive i processi di sicurezza e le modalità con cui vengono tenuti sotto controllo e che le I.F. affideranno a buoni consulenti, però, sarebbe opportuno l'obbligatorietà del controllo da parte dell'Agenzia almeno entro una periodicità stabilità.
Per questo:

1. All'atto del rilascio esiste un controllo iniziale di conformità <u>documentale</u> in quanto le IF non ha ancora iniziato le attività ferroviarie.

2. Successivamente entro tre o sei, a seconda del volume di traffico prodotto, l'Agenzia deve svolgere obbligatoriamente una visita sui processi delle IF per verificare l'applicabilità di quanto riportato sul SGS. Tale visita è prescrittiva per il consolidamento del rilascio del CdS.

Chiediamo pertanto che le affermazioni delle note su riportate vengano inserite nel testo della Bozza.

Chiediamo, infine, maggiori chiarimenti circa:

- i soggetti che possono svolgere formazione esternamente alle imprese ferroviarie in quanto il testo si presta a diverse interpretazioni;
- l'applicazione della direttiva non si riferisce alla sola rete RFI, ma all'intero sistema ferroviario italiano-.

In attesa di riscontro porgiamo distinti saluti.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – Ferro-Vie
Via Albona n°1 – 00177 – ROMA
Tel. 06 64829000 – 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it