

Roma, li 26 gennaio 2012

Prot. n° 06/07/SG

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE
AUTONOME

Presidente
On Vasco Errani
Via Parigi, 11 – 00185 ROMA

Vice Presidente
On. Angelo Michele Iorio
Via Parigi, 11 – 00185 ROMA

Componenti Ufficio di Presidenza
On. Giuseppe Scopelliti
On. Vito de Filippo
On. Roberto Formigoni
Via Parigi, 11 – 00185 ROMA

p.c. ANSF
Direttore
Ing. Alberto Chiovelli
Piazza della Stazione, 45 - 50123 Firenze

p.c. Federtrasporto/Agens
Presidente
Dott. Alberto Brandani
Viale Pasteur, 10 – 00144 Roma

p.c. ASSTRA
Presidente
Prof. Marcello Panetti
Prof. P.zza Cola di Rienzo, 80° Roma

Oggetto: Prescrizione ASL” prot. gen. 132132-603/UPG del 16/12/2011
Allegati: n° 3

Venuti a conoscenza della prescrizione in oggetto, che alleghiamo alla presente per completezza d’informazione, abbiamo appreso che le nostre perplessità in merito al primo soccorso del macchinista “unico” e/o “solo”, anche se con significativo ritardo, trovano riscontro nelle suddetta prescrizione. Diciamo con significativo ritardo perché viste le innovazioni legislative e le disposizioni dell’ANSF attinenti alla sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché le assicurazioni avute in merito ai protocolli fra RFI e il SSN in merito al primo soccorso al macchinista, rimaneva da normare l’aspetto squisitamente contrattuale.

Il Sindacato, al fine di rimodulare l'equipaggio treno tentando di evitare che venisse imposto un solo macchinista senza una normativa di lavoro coerente, ha condiviso un accordo di merito con il Gruppo FS il 15 maggio 2009.

È evidente che le tematiche cardine dell'opposizione del Sindacato si sono principalmente concentrate sul primo soccorso al macchinista e sulla reale possibilità di immobilizzare il treno in caso di guasti accidentali in linea, oltre alle note sensibilità che il sindacato ha per i livelli occupazionali, di qualità della vita e al tema dello stress da lavoro correlato. Avendo ogni ente attribuzioni ben definite, l'ANSF ha disciplinato, assumendosene le responsabilità, le competenze che servono a bordo treno affinché esso sia condotto mantenendo gli alti standard di sicurezza della circolazione ferroviaria che l'Italia può ancora vantare, mentre le ASL competenti per territorio hanno da sempre avuto posizioni che non possiamo certamente definire univoche, tanto che la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome ha già dovuto interessarsene, nel tentativo di stabilire comportamenti omogenei su tutto il territorio nazionale.

L'accordo del 15 maggio 2009 con il Gruppo FS permette l'utilizzo di un solo macchinista addetto alla condotta su treni di trasporto viaggiatori con locomotori comunicanti con la parte rimorchiata, nella convinzione che comunque l'Equipaggio ad Agente Unico in cabina di guida già era operativo da diversi decenni e quindi si trattava di condividere un'organizzazione del lavoro leggermente più flessibile, ma coerente con le passate esperienze e le nuove norme.

In tutto questo resta ancora viva, pur se attualmente sopita, la problematica del "vigilante" imposto dalla normativa UE ma in Italia, essendo il pedale e le altre forme di reiterazione della segnalazione di vigilanza classificati come apparecchiature "monotone e ripetitive", rimane ancora da definire con chiarezza, vista la prassi ministeriale ancora in vigore, sull'esenzione del sistema di giorno. Alcune ASL hanno emesso prescrizioni di divieto di utilizzo del sistema vigilante, ma non hanno eccepito contro la delibera ministeriale che lo impone nel periodo notturno.

La prescrizione dell'ASL n. 2 di Savona accoglie pienamente le nostre preoccupazioni di merito, grazie al perentorio lavoro dei caparbi RLS.

La prescrizione in oggetto ci sollecita, comunque, le seguenti domande:

1. Perché è indirizzata solo a Trenitalia, quando ci risulta ci siano accordi specifici fra il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale e le diverse strutture territoriali del SSN che garantiscono tempi e modalità di intervento nel caso di primo soccorso al Macchinista?
2. La prescrizione recita testualmente: "ATTO DI PRESCRIZIONE CON IMPOSIZIONE DI SPECIFICHE MISURE ATTE A FAR CESSARE IL PERICOLO PER LA SICUREZZA DEI LAVORATORI DURANTE IL LAVORO"; non ci appare coerente dare ancora 120 giorni di tempo per adeguamento e solo su una tratta ben definita. Se il problema c'è - e a nostro avviso c'è - la risposta deve essere immediata e valida su tutto il territorio nazionale in tutte le situazioni in cui, analogamente, l'equipaggio treno è composto da un macchinista "unico" e/o "solo". Distinzione tecnicamente corretta perché individua due fattispecie di moduli di condotta ben definiti contrattualmente, ma poco significativi sotto l'aspetto regolamentato dall'ANSF. Le imprese ferroviarie dovrebbero sopprimere alla deficienza riscontrata dall'ASL n. 2 di Savona con l'immediato inserimento del doppio macchinista e magari i tempi di adeguamento, se mai necessitano, dovrebbero essere limitati a quelli di formazione del personale, in caso di carenze accertate di macchinisti.

Certi che le nostre preoccupazioni non possano oggi più essere sottovalutate, con la presente chiediamo alle SV in indirizzo un immediato riscontro di estensione delle soluzioni imposte nella tratta ferroviaria Savona - San Giuseppe di Cairo Montenotte a tutte le situazioni simili sul territorio nazionale.

Come FAST/Confasal restiamo a disposizione anche per una convocazione di merito e cogliamo l'occasione per inviare distinti saluti.

Il Segretario Generale
Pietro Serbassi



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Serbassi".