

**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL TAF FAST Ferrovie ORSA Ferrovie**  
**Segreterie Nazionali**

## **Comunicato del 14 febbraio 2017**

### **Incontro con ANSF**

Come richiesto dalle OO.SS. Nazionali, il 10 febbraio 2017 si è tenuto l'incontro con l'Ansf presso la sede della MTC di Roma. Nella riunione, a cura di Ansf è stato delineato il quadro attuale in merito al progressivo adeguamento delle ferrovie ex concesse, a seguito dell'emanazione del Dlgs 112/2015 e del DM 05 agosto 2016. Sullo specifico argomento risulta un quadro molto articolato, dettato anche dalla disomogeneità del sistema precedente. In ragione di ciò proseguiranno con una cadenza ravvicinata gli incontri con gli Operatori Ferroviari interessati.

Inoltre sono state illustrate le novità in merito all'applicazione della Decisione 2012/757/UE, in particolare i punti 4.6 e 4.7, così come modificata dal Regolamento 995/2015/UE. Tale norma europea interviene nella modifica dei requisiti fisici previsti in assunzione, nella periodicità e contenuti delle visite periodiche e per quanto riguarda le abilitazioni e la formazione collegata. In una prima fase interesserà il personale che svolge attività di Accompagnamento Treni e di Preparazione Treno, intendendosi per quest'ultima l'attività di Formazione Treno e di Verifica. Analogamente e per i soliti contenuti interesserà il personale che svolge attività di Gestione Circolazione, Manutenzione Infrastruttura e Manutenzione Veicoli. A tal fine è previsto un periodo di tempo transitorio che terminerà il 31 dicembre 2021.

Successivamente è stata esplicitata la questione riguardante l'applicazione del Dlgs 247/2010, che al 14 gennaio 2017 registrava la conversione pressoché totale delle patenti in licenze. Permangono delle criticità per quanto riguarda la messa a regime dell'intero meccanismo. Sulla tematica dell'apparato sanzionatorio codificato legislativamente, risulta in fase di definizione il previsto protocollo tra Ansf e Polfer affinché l'intero impianto entri a regime. Successivamente sono stati riepilogati i meccanismi previsti, le tipologie di licenze e di certificati complementari, nonché da chi possono essere rilasciati ed a quali condizioni. Relativamente alla previsione contrattuale che attribuisce al Capo Treno, in caso di malore del macchinista, l'idoneità di condurre il treno a velocità ridotta in regime di interruzione della circolazione, Ansf ha comunicato la fattibilità purché rientri in una situazione di eccezionalità e che la stessa sia adeguatamente perimetrata.

In ultimo da parte di Ansf è stato dato riscontro a delle note sindacali riguardanti in particolare modo la formazione le procedure per il mantenimento del certificato complementare e la licenza.

Come OO.SS. Nazionali abbiamo stigmatizzato il mancato intervento da parte del Direttore di Ansf, che di fatto ha reso necessaria la richiesta di un ulteriore momento di confronto, nel frangente abbiamo evidenziato le criticità presenti, alcune delle quali attendono da tempo una loro risoluzione.