

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, li 12 novembre 2012

Prot. n° 1147/09/SN

Ing. Alberto Chiovelli
Direttore
A.N.S.F.

Sen. Renato Schifani
Presidente
Senato della Repubblica

On. Gianfranco Fini
Presidente
Camera dei Deputati

Sen. Luigi Grillo
Presidente
VIII Commissione Permanente
(Lavori Pubblici, Comunicazioni)

On. Mario Valducci
Presidente
IX Commissione
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Oggetto: competenze del Capo Treno

Lo scenario regolamentare che scaturisce dal riordino normativo che l'ANSF sta realizzando in base al decreto legislativo 10.08.2007 n. 162, in attuazione alle direttive europee 2004/49 e 2004/51/CE, definisce nella circolazione ferroviaria una figura del Capo Treno ridimensionata per quel che concerne le attività tipiche di sicurezza come il licenziamento treni e il ricevimento delle prescrizioni.

Come FAST/Confasal, congiuntamente alle altre sigle sindacali del settore, fin da subito abbiamo sollevato notevoli perplessità su tale deprofessionalizzazione.

Un'impostazione asseritamente motivata dalla presenza di tecnologia riferita ai dispositivi sicurezza di distanziamento, al completo attrezzaggio delle linee per la protezione della marcia dei treni e alle prescrizioni ricevute con comunicazioni verbali registrate.

Di rimando al Capo Treno, in caso di degrado della tecnologia, viene chiesto di svolgere attività di sicurezza in quanto la normativa lo vede coinvolto attivamente a supporto dell'unico agente di condotta.

Per tale motivo il Capo Treno si troverebbe a essere protagonista, a seconda dei casi, di contesti di circolazione degradati e a rischio ma escluso dalla verifica di altre operazioni, come il licenziamento treni e il ricevimento delle prescrizioni

Da sempre chi svolge attività di sicurezza - nello specifico i ferrovieri - sa che all'accadimento di un incidente ferroviario si è sempre detto che a sbagliare è stata più di una persona in quanto il sistema di procedure operativo regolamentare, così come concepito, crea un equilibrio di controlli tra gli operatori in modo che un'attività svolta da quello precedente è necessaria per la prosecuzione di quelle successive e, distribuendole tra più operatori, la stessa conformità data in precedenza venga indirettamente verificata dal successivo.

Per tali motivi la FAST/Confsal, in funzione della nuova organizzazione già concessa alle Aziende in termini di equipaggi, non comprende perché il quadro normativo che si va delineando escluda da determinate attività tipiche il Capo Treno.

I nostri dubbi trovano ragione nel presente allarme perché, quali rappresentanti dei lavoratori del settore, riteniamo che il sistema e la filosofia che da tempo l'ANSF sta perseguendo nel riordino regolamentare semplifichi eccessivamente un sistema che semplice non è, nonostante gli importanti processi tecnologici che vengono attivati.

Riteniamo nostro dovere informare le SV in indirizzo affinché nessuno possa pensare che la sicurezza del trasporto ferroviario possa essere messa in discussione da "leggi di mercato" o da equilibri di bilancio nazionali.

Certi di aver stimolato una maggiore attenzione sul tema, che potrebbe anche portare a una posticipazione dell'operatività del decreto ANSF n° 04/2012, cogliamo l'occasione per inviare distinti saluti.



Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi