

Riordino Normativo ANSF

Una storia infinita?

Il giorno 9 agosto 2012 l'ANSF ha deliberato il Decreto 04/2012 a firma del Direttore della stessa, su "le attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, il regolamento della circolazione ferroviaria e le norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria".

Questo atto avviene dopo un lungo confronto con tutti i soggetti interessati al settore IF, GI, Associazioni e le Organizzazioni Sindacali.

Il primo elemento da sottolineare di questo atto è che sicuramente le osservazioni ed il contributo portato avanti dalle OO.SS. non ha ricevuto **una adeguata attenzione e valorizzazione da parte dell'Agenzia.**

A fronte di questa considerazione è evidente che altre priorità ed altri punti di vista hanno prevalso su questo riordino.

A supporto di queste nostre valutazioni facciamo tre concreti esempi di come le scelte maturate dall'Agenzia rischiano di alterare i consolidati equilibri del sistema di sicurezza su cui si fonda il trasporto ferroviario:

- ruolo del Capo Treno all'interno del sistema di circolazione. Partendo dall'imprescindibile presenza del Capo treno su tutti i treni che volgono servizi viaggiatori (e ci mancherebbe altro) non si comprende la scelta di non far interagire il Capo Treno con le altre figure deputate alla sicurezza con le modalità oggi vigenti. Esempio concreto di ciò è l'eliminazione del licenziamento del treno da parte dello stesso, la mancata consegna delle prescrizioni di movimento e tecniche di ogni treno viaggiatori al CT, ecc..
- la seconda considerazione riguarda l'utilizzo in forma promiscua tra figure deputate alla sicurezza (Capo Treno e Macchinista Dirigente Movimento e Operatore Manutenzione) che rischia di snaturare dal punto di vista della sicurezza le capacità delle singole figure professionali;
- la frammentazione di responsabilità tra l'Agenzia che delibera e vigila sui principi e le I.F. e il Gestore dell'Infrastruttura che emanano i manuali di mestiere, rischia di creare dei buchi nella continuità logica della catena di sicurezza. In quanto ci potrebbero essere delle interpretazioni diverse e per certi versi contraddittorie dei principi da parte delle I.F. o del G.I.

Per le considerazioni fin qui fatte chiediamo all'Agenzia di utilizzare le proposte di modifica avanzate dalle OO.SS. nella valutazione dei manuali di mestiere che le I.F. ed il G.I. dovranno redigere secondo i criteri del Reg.352/09 e sottoporre al parere da parte dell'Agenzia.

Questo in ragione di quanto previsto dalla stessa normativa europea (Direttiva 2004/49/CE e 2004/51/CE) e quella nazionale (D.Lgs 162/2007 e Direttiva Ansf n. 1/dir/2012).

In questo modo si potranno riequilibrare e consolidare quegli standard di sicurezza presenti da tempo nel sistema ferroviario, che vede la presenza di attori diversi e con funzioni diverse.