

Roma, 25 giugno 2008

Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
c.a. Direttore
Ing. Alberto Chiovelli

Sig. Direttore,

l'incontro del 19 u.s. avente come oggetto il Dispositivo Vigilante ha consentito, tra l'altro, di affrontare le numerose questioni che attengono all'efficacia operativa dell'Agenzia.

Il nutrito "programma di lavoro" contenuto nel materiale consegnatoci, esplicita la dimensione quantitativa e qualitativa del lavoro che l'Agenzia dovrà svolgere attenendosi ai propri compiti di istituto.

Abbiamo apprezzato la modalità di approccio ai problemi adottata dall'Agenzia e siamo convinti che tale metodo non potrà che produrre effetti positivi e risultati condivisi. Auspicando che si continui in questa direzione e nel rispetto delle prerogative di ciascuna parte, le riconfermiamo la nostra disponibilità ad affrontare, sulle specifiche tematiche, una discussione di merito.

Sul tema dell'adozione del "Dispositivo Vigilante" e delle regole che lo disciplinano, costituite da note e direttive ministeriali, disposizioni e prescrizioni di RFI, siamo a constatare una non piena attuazione dovuta, probabilmente, all'insieme talvolta impreciso e contraddittorio delle norme. Una significativa influenza hanno avuto anche le iniziative di gran parte delle ASL territoriali (sia singolarmente che come coordinamento di più ASL) attraverso le numerose prescrizioni volte a contestare *"i problemi derivanti di fisicità posturale, costrittività, monotonia e ripetitività. In definitiva si trattava di violazioni riguardo all'obbligo del datore di lavoro di dotare il personale di attrezzature idonee ai fini della sicurezza e salute del lavoratore"*.

Su questo aspetto negli ultimi anni, è noto, si è sviluppato un vasto conflitto e innumerevoli proposte di soluzione.

Ad oggi tuttavia nessuna proposta è stata certificata e resa vincolante.

Ciò è dipeso e dipende, a nostro giudizio, dalla frammentarietà delle competenze che producono sul sistema ferroviario decisioni non uniformi e mettono in crisi l'ambito di esercizio delle Imprese Ferroviarie.

Il trasporto ferroviario per le proprie caratteristiche costituisce una specificità che richiede una normazione unica. Ciò viene in qualche modo riconosciuto anche dal D.Lgs 9 aprile 2008, n. 81 laddove prevede una successiva armonizzazione con le disposizioni tecniche del citato decreto.

Al permanere dello scenario descritto è evidente che l'equilibrio raggiunto con la Direttiva ministeriale 0044725 del 20.10.2006, comprensiva dell'allegato A, vada difeso con decisione e riaffermato, poiché rientra nell'ambito di intervento dell'Agenzia.

Si tratta, certo, di un equilibrio transitorio che tuttavia è garante di un'efficace "governabilità" del conflitto che ha coinvolto più attori sindacali, datoriali e istituzionali, indebolire questo equilibrio significa riaprire la vicenda del dispositivo vigilante alla frammentarietà delle scelte, sminuendo il ruolo dell'Agenzia, incentivando il conflitto anziché percorrere soluzioni univoche e condivise.

Eventuali decisioni che l'Agenzia intenderà prendere dovranno, ci permettiamo di suggerire, attentamente valutare questo aspetto e misurare il grado di coerenza con la Direttiva ministeriale citata.

Occorre evitare che l'Agenzia sia esposta a critiche che possono ledere *l'indipendenza di giudizio e valutazione che costituiscono il suo essere organismo autonomo e indipendente da qualsiasi impresa ferroviaria.*

Il nostro impegno, più volte dimostrato, è mirato al rafforzamento delle prerogative dell'autonomia dell'Agenzia come condizione importante per una regolazione efficace del mercato del trasporto ferroviario.

Non abbiamo alcuna ragione di dubitare che tale obiettivo sia da lei condiviso e perseguito.

Nel ribadire la nostra ampia disponibilità per ulteriori incontri di merito, voglia gradire i nostri più distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali