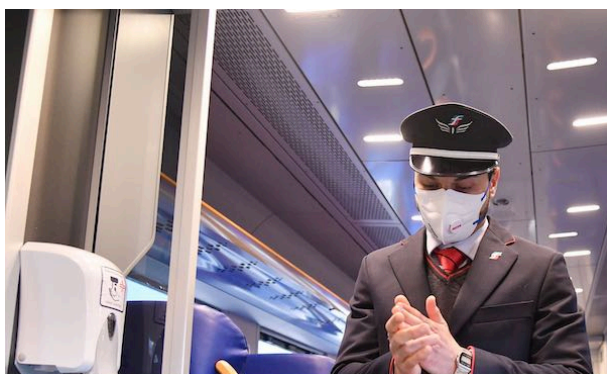




Trasporti

Ansifisa si corregge: non intendiamo uccidere il capotreno, noi forniamo alle imprese la licenza di uccidere



Nazionale, 29/07/2021

Dopo le pressioni sindacali di questi giorni l'Agenzia ha espresso la volontà di riformulare la bozza del nuovo Regolamento Circolazione Ferroviaria: verranno riscritti i riferimenti ai "dispositivi tecnologici" e al "personale" in modo non disgiuntivo, verrà confermato che *per ottemperare alle funzioni* di sicurezza a bordo treno, laddove sia impiegato personale, questo debba avere requisiti di formazione e certificazione. Alla domanda però esplicita se il contenuto degli attuali articoli 4.28 (necessità del capotreno) e 4.29 (comunicazione dei viaggiatori con personale perché questo operi in loco) transiterà nella sostanza nella nuova versione, la risposta è negativa. L'Agenzia infatti ribadisce l'impianto della riforma del RCF, ovvero, nello specifico del tema, quell'obbligo della presenza del personale di accompagnamento è rigettata dall'Europa (ERA) e che, stabilite le funzioni da svolgere, sarà demandato all'organizzazione del lavoro e strumentazione tecnica delle singole imprese decidere come meglio ritengono per ottemperare alle garanzie di sicurezza, autocertificandosi.

Se poi questi sistemi di organizzazione d'impresa saranno in grado di mantenere gli standard lo vedremo solo dopo. L'agenzia ripete il mantra che non spetta ai propri regolamenti stabilire il *come*, che passa all'impresa, ma *solo il principio generale* di sicurezza. Col nuovo RCF viene oggi fissato un (ulteriore) passaggio epocale di derubricazione normativa che mette la Sicurezza in mano alle compatibilità con gli interessi di impresa, in *autogestione*.

Si aprono dunque scenari di non lungo termine dove per la figura del Personale di Accompagnamento si possono prevedere demansionamenti, accorpamenti o remotizzazioni di funzioni, restrizioni di organico, la sua graduale assenza sui treni, persino l'esternalizzazione (la manovra pax è già in mano ad un'impresa che non applica il CCNL AF!), il tutto su *autonoma e responsabilizzata* opzione aziendale. E su benedizione dell'Agenzia. Si aprono soprattutto scenari in cui la Sicurezza, per come la conosciamo nel lavoro quotidiano, sarà ancor di più messa in discussione ma i cui effetti vedremo solo quando questi passaggi saranno oramai completati.

I ferrovieri intendono permettere che tutto questo accada? Tutte le organizzazioni sindacali hanno dichiarato di volersi opporre al processo e nelle analisi più approfondite hanno ben evidenziato che il punto cardine è l'attuale passaggio normativo piuttosto che le successive vertenze nei (molteplici) CCNL. La battaglia è qui e ora, dobbiamo organizzarci, spingere, non lasciare spazi alle false rassicurazioni o alla distraente bugia secondo cui "domani nulla cambia".

27 luglio 2021

CUB Trasporti – USB LP Ferrovie