



5 novembre 2017

Spett. Agenzia Nazionale
per la Sicurezza Ferroviaria
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

Ministero del Lavoro
gabinettoministro@pec.lavoro.gov.it
dgtutelalavoro@pec.lavoro.gov.it
dgattivitaispettiva@pec.lavoro.gov.it

ITL interregionali e per loro tramite agli ITL tutti
IIL.Roma@pec.ispettorato.gov.it
IIL.Milano@pec.ispettorato.gov.it
IIL.Napoli@pec.ispettorato.gov.it
IL.Venezia@pec.ispettorato.gov.it

Cordinamento Interregionale Prevenzione e Sanità
e per suo tramite ASL tutte
Dr.ssa Francesca Russo
CoordinamentoInterregionalePrevenzione@regione.veneto.it
area.sanitasociale@pec.regione.veneto.it

Gruppo Tecnico ASL
Dr.ssa Nicoletta Cornaggia
nicoletta_cornaggia@regione.lombardia.it

Oggetto: responsabilità e metodologie formative adottate dalle imprese ferroviarie,
inadempienze, conflittualità col personale di esercizio ferroviario

Le scriventi OOSS hanno più volte denunciato inadempienze aziendali in merito alla formazione del personale e, con particolare riferimento all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, quelle interessanti il personale ferroviario con mansioni di sicurezza:

- mancata somministrazione di formazione professionale in merito a rilevanti novità normative
- quantità di aggiornamenti "messi in carico" al personale
- tempistiche impraticabili tra emissioni ed entrata in vigore delle nuove Disposizioni di Esercizio. Si sono perfino verificati numerosi casi di rilevanti novità riguardo la normativa di sicurezza (DEIF, C.O.) inviate su tablet dopo la loro entrata in vigore.

Si è altresì denunciato azioni disciplinari intraprese dalle aziende (Trenord, Trenitalia, RFI) nei confronti del personale che reclamava applicazione delle norme o chiedeva la possibilità di essere formato prima dello svolgimento delle lavorazioni ferroviarie (a titolo di esempio numero delle giornate di scuola, spostamenti in manovra fra stazioni, aggiornamento pubblicazioni di servizio prima della condotta). Di ciò anche gli RLS hanno chiesto conto senza risposta.

Tali condotte aziendali, miranti a coprire d'imperio proprie carenze organizzative, continuano con ultimi episodi nella DTR Toscana di Trenitalia, dove un agente è stato sollevato dalle proprie mansioni per aver richiesto ausilio formativo (scuola/tutoraggio) per procedere alla conferma delle circolari comparse sul tablet di servizio.

L'azienda gioca su un'ambiguità mai chiarita per cui da una parte asserisce che la conferma documentale sui tablet sia una mera attestazione di ricevimento (trasmissione andata in porto), mentre da un'altra ritiene che la conferma equivalga alla comprensione dei testi regolamentari inviati (in tal senso sono da ritenersi le innumerevoli e-mail aziendali dirette ai lavoratori nelle quali si sollecita la conferma su tablet delle novità normative appena pubblicate).

Non occorre spiegare oltre quanto la prima versione, che presenta una deresponsabilizzazione

nell'accettazione dei testi inducendo gli operatori alla concessione delle conferme, serva surrettiziamente a coprire la seconda ossia l'onere formativo in capo al datore di lavoro. La stessa mole documentale è talmente cospicua per numero e complessità normativa da rendere impossibile la seconda circostanza in autoformazione da parte dei singoli agenti.

La prima versione (light) è però smentita

- a. da quanto comunicato ad ANSF e ripetuta da questa anche nelle audizioni alla presenza delle OOSS;
- b. da una diversa modalità di conferma che le novità richiedono ("prendo atto" in blocco di pubblicazioni marginali rispetto alle mansioni e abilitazioni in possesso - "confermo" una ad una quelle direttamente inerenti);
- c. la circostanza delle sanzioni, delle ritorsioni, fino all'ultimo citato sollevamento dal servizio, con motivazioni "di irregolarità" formative che ne impedirebbero lo svolgimento dell'attività di esercizio. (DEIF 35)

La questione di fondo rimane la stessa: un impegno ed un costo formativo, di gran rilievo in forza dei continui mutamenti e per l'impatto sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, che le aziende vogliono minimizzare e scaricare sul personale.

Al pari della strumentazione di servizio che le aziende pretendono "cariche e funzionanti" al momento dell'inizio del servizio "dimenticandosi" di individuare nell'organizzazione del lavoro tempi e modalità per cui ciò possa realizzarsi e finendo così spesso in carico al personale in contrasto palese con la vigente normativa (T.U. 81 2008), allo stesso modo viene trattata la formazione che anche nelle predisposizioni più generose di diligenza non può efficacemente esaurirsi nell' "autoformazione".

Sentenze più o meno recenti, fino a pronunciamenti di Cassazione ribadiscono questo principio, che tuttavia le aziende provano a misconoscere nelle pratiche di arbitrio e minaccia.

Si aggiunga in ultimo, ma non per importanza, il riscontro dell'aumento dei casi di errore del sistema MIRS di Trenitalia (registrazione delle accettazioni degli invii), per cui il database registrava come non confermati documenti confermati da tablet, viceversa confermati alcuni ancora presenti all'accettazione, o casi di documenti già confermati che sul tablet apparivano ancora da confermare, presenza doppia dei documenti sui tablet. Il sistema non è evidentemente affidabile, pur costituendo parte sostanziale del registro formativo aziendale validato.

In definitiva, in relazione alle aziende del gruppo FSI e Trenord, si richiede a codesti organi di vigilanza di:

1. appurare quanto narrato e chiedere conto alle aziende dei propri registri e procedure formative
2. censurare le scappatoie dagli oneri formativi demandando responsabilità improprie al personale
3. chiarire, accedendo ai SGS aziendali, cosa comporti l'accettazione dei documenti trasmessi ai tablet / a mano (laddove sia ancora così), in assenza di scuola professionale
4. indurre le aziende a dotarsi di un'organizzazione del lavoro adeguata alle esigenze formative in relazione al carico da questo comportato (quantità e qualità delle normative in aggiornamento). Mai gli RLS hanno potuto essere ascoltati in materia di contenuti e quantificazione dei tempi per le scuole di aggiornamento professionale.

A tal fine è d'obbligo chiarire che una cosa è informarsi su dove si trovi la chiave di un deviatore o che un segnale è stato spostato di 100m, ben altra è studiare-comprendere-imparare ad esempio la normativa sulle merci pericolose, il funzionamento della lateralizzazione o le procedure in degrado del SCMT.

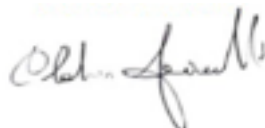
Per quanto sopra trattato si richiede un intervento nel solco delle rispettive competenze da parte degli organi di vigilanza interpellati, mettendosi fin d'ora queste OOSS a disposizione per un incontro al fine di integrare quanto segnalato con la documentazione eventualmente necessaria: sentenze, casistiche di riscontro, la misurazione del cumulo di aggiornamenti ricevuti dal personale, etc a completamento del quadro descritto. Nelle more di un Vs riscontro queste OOSS dirameranno indicazioni comportamentali per autotutela da parte dei lavoratori.

CUB TRASPORTI
coordinatore nazionale
Antonio Amoroso



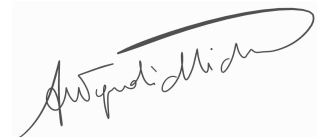
cub-trasporti@libero.it
cubtrasporti@pec.net

Associazione CAT Toscana
Claudio Grimaldi



grimaldi@associazione.cat.it
tel/fax 0550502562

per USB Lavoro Privato ferrovieri
Michele Antognoli



ferrovieri@usb.it