



Roma, 04 Marzo 2019

Prot. n. 27\_2019

**Cortese Attenzione:** **Ms. Violeta Bulc**  
**Commissioner For Transport**  
**European Commission**  
**Rue de la Loi 200**  
**B-1049 Bruxelles**  
[Violeta.Bulc@ec.europa.eu](mailto:Violeta.Bulc@ec.europa.eu)

**Deputati Italiani Parlamento Europeo**

*Daniela Aiuto*

[daniela.aiuto@europarl.europa.eu](mailto:daniela.aiuto@europarl.europa.eu)

*Isabella de Monte*

[isabella.demonte@europarl.europa.eu](mailto:isabella.demonte@europarl.europa.eu)

*Innocenzo Leontini*

[innocenzo.leontini@europarl.europa.eu](mailto:innocenzo.leontini@europarl.europa.eu)

*Massimiliano Salini*

[massimiliano.salini@europarl.europa.eu](mailto:massimiliano.salini@europarl.europa.eu)

*David Maria Sassoli*

[david.sassoli@europarl.europa.eu](mailto:david.sassoli@europarl.europa.eu)

**Ministro dei Trasporti**

**Danilo Toninelli**

[danilo.toninelli@senato.it](mailto:danilo.toninelli@senato.it)

*Per conoscenza:*

*Ismail Ertug*

[Ismail.ertug@europarl.europa.eu](mailto:Ismail.ertug@europarl.europa.eu)

**Oggetto: Abbassamento del livello dei requisiti linguistici – regolamento della Commissione che modifica l'allegato VI della direttiva 2007/59/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità**

Egregia Commissaria,

Egregi Deputati del Parlamento Europeo,

Le competenze linguistiche, in un settore quale quello ferroviario, sono indispensabili al fine di garantire la regolare sicurezza d'esercizio. Soprattutto in quelle situazioni dove lo stress aumenta per eventi inaspettati così come in situazioni d'emergenza, una buona padronanza della lingua è di vitale importanza.

La proposta di modifica dell'allegato VI alla TDD (train drivers directive) della Commissione, porterà con sé una revisione *in pejus* delle competenze linguistiche del macchinista necessarie per circolare tra i paesi dell'Unione, permettendo di fatto un abbassamento dell'attuale livello del requisito linguistico previsto, ovvero il B1 (considerato quale livello MINIMO dagli affiliati la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti – ETF).

Tale peggioramento avverrà su “tracciati test” che devono ancora essere definiti. Il livello B1 sarà abbassato ove esistono “metodi alternativi” che garantiscono il medesimo livello di sicurezza. Quali siano questi “metodi alternativi” non è specificato. Per la fase di test, imprese ferroviarie e infrastrutturali devono decidere insieme se le competenze linguistiche possono essere ridotte attraverso “l’assistenza” di “metodi alternativi”. Successivamente le autorità competenti dello Stato membro esamineranno il progetto comune e la Commissione Europea l’approva. Appare evidente come tale modifica sia l’anticamera per sostituire le competenze linguistiche, in tutto il territorio Europeo, attraverso la tecnologia. La mancanza di macchinisti qualificati e preparati linguisticamente nelle imprese non deve essere una scusa per minimizzare l’importanza della conoscenza di un idioma. La Commissione, nel regolamento di modifica, dichiara che gli attuali requisiti “non sono considerati il metodo più efficace per garantire contemporaneamente un livello elevato di sicurezza e il funzionamento efficiente della rete ferroviaria”.

Le Organizzazioni Sindacali FILT CGIL, FIT CISL e UILT UIL, che rappresentano la maggioranza dei ferrovieri in Italia, non possono considerarsi in accordo con tale affermazione, e rigettano pertanto il regolamento della Commissione Europea considerate le modifiche di notevole rilievo: si vuole facilitare la competizione transfrontaliera a scapito delle condizioni di sicurezza. Significherebbe creare dumping per quanto attiene la sicurezza. Vogliamo tra l’altro sottolineare come nel trasporto aereo il livello di conoscenza linguistica richiesto è decisamente al di sopra del B1. A livello mondiale. In questo settore a nessuno verrebbe in mente di trasferire la responsabilità della conduzione di un aereo commerciale a “metodi alternativi” riducendo così le competenze linguistiche negli aeroporti.

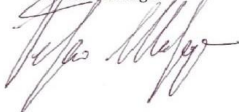
Durante gli ultimi incontri volti alla modifica della direttiva in questione, tutti gli attori coinvolti, dagli *stakeholders*, all’ERA (l’agenzia europea per la sicurezza ferroviaria), al CER (la rappresentanza della parte datoriale), così come le Agenzie Nazionali per la sicurezza Ferroviaria, erano concordi nel mantenere il livello linguistico richiesto non inferiore al B1. Questa è tuttora la nostra posizione. Noi tutti siamo a conoscenza che il sistema ferroviario è di tipo aperto, dove numerose sono le interazioni tra operatori, gestori dell’infrastruttura e personale: la sicurezza ferroviaria si basa su alcuni pilastri fondamentali, tra cui la perfetta comprensione tra il personale con mansioni attinenti la sicurezza, quali il macchinista, e i regolatori della circolazione. Le pressioni esercitate sulla Commissione da alcune imprese ferroviarie minori, con il pretesto della sperimentazione, per far circolare macchinisti che non hanno determinati requisiti di conoscenza linguistica, è un serio attacco alla sicurezza del sistema ferroviario. Una buona comunicazione con i passeggeri, i soccorritori e altro personale operativo, è sempre necessaria. Lo diventa ancora di più nei casi eccezionali quali gli incidenti e gli inconvenienti. Difficilmente un’incomprensione tra un macchinista ed un regolatore della circolazione o terzi può essere poi risolta da mezzi tecnologici, così come la tecnologia non può essere introdotta a scapito della formazione.

Non siamo d’accordo nel ridurre i requisiti linguistici previsti. I fraintendimenti sono da sempre una delle cause degli incidenti ferroviari. Minor capacità di comprensione e comunicazione portano a una perdita significativa della sicurezza in situazioni difficili, ma non solo, dove le vittime rischiano di essere i passeggeri e il personale ferroviario. Troviamo pertanto insensato introdurre nuovi inutili rischi nel sistema. A nostro giudizio il documento presentato deve, dunque, essere respinto.

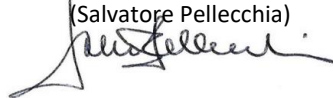
Ringraziando per l’attenzione porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Le Segreterie Nazionali

Il Segretario Generale Filt-Cgil  
Stefano Malorgio



Il Segretario Generale FIT-CISL  
(Salvatore Pellicchia)



Il Segretario Generale Uiltrasporti  
(Claudio Tarlazzi)

