



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Informativa sperimentazione Nuovo Sistema di Controllo dell'Attività del Macchinista

Il giorno 24 febbraio 2016 si è concluso il primo step del percorso che porta alla definizione di un prototipo di nuovo sistema per il controllo dell'attività del Macchinista.

Si è effettuata una corsa prova con un ETR 400/25 (Frecciarossa 1000) da Napoli a Milano, il materiale era attrezzato con il sistema di vigilanza con più punti di rilevazione, questo ha permesso anche di verificare il grado di invasività, oltre a dare una parametro uniforme rispetto alla prove effettuate con il Jazz, sul quale era presente lo stesso sistema.

Nella cabina di guida è stato installato un sedile attrezzato con sensori di pressione sullo schienale e sulla seduta, dei rilevatori all'infrarosso sotto il sedile del macchinista per rilevare il movimento delle gambe del macchinista, inoltre era installate delle telecamere per videoregistrare la postura e i movimenti del corpo del Macchinista, chiaramente nel sistema finale non è prevista la videoregistrazione degli eventi che si verificano in cabina di guida, su questo aspetto siamo stati espliciti, mentre ci siamo dichiarati favorevoli all'utilizzo del Motion Detector, abbinato agli altri sensori installati. Riteniamo fondamentale l'utilizzo di questa tecnologia, in quanto abbinata ai sensori di pressione, e all'infrarosso, permette di discriminare un movimento indotto dal rollio del treno, da un movimento reale e conscio del macchinista, mentre opera nella conduzione del treno, rendendo notevolmente più efficace, meno invasivo il futuro sistema.

I segnali provenienti dai diversi tipi di rilevatori, sono stati acquisiti, e verranno analizzati dal Politecnico di Milano, insieme ai dati acquisiti nella analoga corsa prova effettuata a Roma con un materiale Jazz.

Come organizzazione abbiamo fortemente voluto che la fase di acquisizione dati fosse svolta sulle due tipologie di servizio, alta velocità e trasporto regionale, al fine di permettere al Dipartimento di Meccanica del Politecnico di Milano di avere un base di dati la più universale possibile in riferimento alle sollecitazioni indotte dal treno e alla diverse tipologie di conduzione del treno.

Riteniamo a che allo stato attuale si stia ben operando, che la strada intrapresa sia quella giusta, per superare definitivamente il Vigilante.

Durante la corsa prova abbiamo invitato l'azienda a effettuare al più presto i necessari passaggi con gli RLS, così da poter passare alla seconda fase del progetto, che riguarda la progettazione del primo prototipo.

Ci auspichiamo che molto velocemente si arrivi a definire il prototipo di sistema di vigilanza da testare in pre-esercizio, al fine di sostituire il vigilante basato sugli attuali punti di reiterazione; sistema che riteniamo ancora eccessivamente invasivo nelle attività di condotta del macchinista.

Roma 01 Marzo 2016