



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

Roma, 11 Gennaio 2017

Prot. 02/SG/OR.S.A. Ferrovie

Trenitalia S.p.A.
Trenord Srl
NTV Spa
SBB Cargo Italia
DB Cargo Italia
Oceanogate Italia Srl
Rail Traction Company SpA
Serfer Srl
Rail Cargo Carrier Italy Srl
Crossrail Italia Srl
Compagnia Ferroviaria Italiana Srl
SNCF Voyages Italia Srl
Captrain Italia Srl
GTS Rail
FuoriMuro
Sistemi Territoriali
Ferrovia Udine Cividale (FUC)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ANSF

Conferenza Stato Regioni

Oggetto: Difformità rispetto alla normativa europea e disomogeneità sul territorio e nelle imprese dei sistemi di controllo dell'attività del macchinista, installati nelle cabine di guida dei mezzi ferroviari e annessa interfaccia per intervento innescato per assenza di attività del macchinista, inoltre , ricezione e gestione del relativo segnale.

La scrivente Organizzazione Sindacale, a seguito di alcune segnalazioni da parte dei macchinisti delle varie imprese di trasporto e degli RLS presenti sul territorio, è stata informata che alcune Imprese Ferroviarie adottano ancora sistemi di tipo VACMA e/o Vigilante o similari. Sistemi che necessitano di un intervento diretto del Macchinista su uno o più organi di reiterazione ogni 30/55 secondi.



Si precisa che queste tipologie di interfaccia sono state giudicate dannose per i lavoratori (vedi la relazione dei professori Sebastiano Bagnara, docente di Ergonomia Cognitiva presso il Politecnico di Milano, e Antonio Bergamaschi, Medicina del Lavoro Università degli studi di Roma "Tor Vergata" ALLEGATO 1) e influenti sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario (certificato dalla Commissione Mista -ex accordo sindacale del 25 Gennaio 2006- in particolare quanto riportato dal Documento degli Assessors – ALLEGATO 2) quando il mezzo di trazione è attrezzato con i sistemi SCMT/ERTMS e il treno viaggia su linee ferroviarie attrezzate con tali sistemi di controllo della marcia del treno.

Ciò premesso, il REGOLAMENTO (UE) 2015/995 DELLA COMMISSIONE dell'8 giugno 2015, recante modifica della decisione 2012/757/UE relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico" del sistema ferroviario nell'Unione europea, al punto 4.2.2.9. "Vigilanza del macchinista" rimanda al punto 4.2.9.3.1 delle STI LOC&PAS, riprese già interamente dal REGOLAMENTO (UE) N. 1302/2014 DELLA COMMISSIONE del 18 novembre 2014 relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema "Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri" del sistema ferroviario dell'Unione europea.

Tale formulazione del regolamento del 2015 modifica il concetto di Vigilanza del Macchinista definendolo come la "Funzione di controllo sull'attività del macchinista" e prevede che "la cabina di guida deve essere dotata di strumenti per **il controllo dell'attività del macchinista** e per fermare automaticamente il treno quando viene individuata **l'assenza di attività del macchinista**. In questo modo l'impresa ferroviaria dispone a bordo dei mezzi tecnici per soddisfare i requisiti del punto 4.2.2.9 della STI OPE. [...] Si deve innescare un intervento per assenza di attività del macchinista **anche quando è costantemente rilevata la medesima azione**, senza ulteriore azione sulle interfacce riconosciute del macchinista, per un periodo maggiore di un definito intervallo di tempo, che non deve comunque essere superiore a 60 secondi. [...] **Il sistema deve disporre dell'informazione "intervento innescato per assenza di attività del macchinista" da interfacciare con altri sistemi (ossia il sistema radio).**

Conseguentemente, nell'eventualità di un mancato rilevamento dell'attività del macchinista da parte del sistema (oppure l'azionamento di un solo punto di interfaccia che potrebbe essere il solo pedale oppure il solo pulsante di alcuni sistemi implementati nelle cabine di guida dei treni di molte Imprese ferroviarie), questo deve innescare l'arresto del treno e trascorso un determinato tempo attivare l'invio di un segnale di "assenza di attività del macchinista". Tale segnale dovrebbe essere ovviamente ricevuto da una preposta struttura, la quale dovrebbe immediatamente attivarsi e predisporre le opportune iniziative, al fine di portare il soccorso al treno e conseguentemente al personale di macchina.

La norma europea impone che l'apparato di rilevamento dell'attività del macchinista, che l'impresa ferroviaria dispone a bordo dei propri mezzi, sia attrezzato con un sistema radio che inoltri un segnale idoneo a comunicare, ad una struttura preposta, lo stato di inattività del

macchinista. L'invio del segnale deve far supporre che il macchinista possa essere stato colto da un malore e quindi non sia in grado di continuare a condurre il treno, con ripercussioni anche gravi sulla salute del lavoratore e/o probabilmente anche a quella dei viaggiatori, con ripercussioni gravi sulla circolazione dei treni. Si ritiene che la rapidità della gestione del segnale sia un elemento essenziale per salvare vite umane.

Quindi gli attuali sistemi (tipo VACMA e/o Vigilante o similari), installati dalle I.F., se non muniti dell'interfaccia di invio del segnale per mancata attività del macchinista, oltre che dannosi per la salute, come è stato appurato da diverse strutture preposte, **non sono da ritenersi conformi alle citate norme europee.**

Pertanto si richiede di conoscere con certezza:

- Quale sistema di **controllo dell'attività del macchinista**, sia installato nelle cabine dei mezzi ferroviari delle imprese ferroviarie in indirizzo;
- Se il sistema installato nelle cabine di guida sia dotato dell'interfaccia di inoltro del segnale di **mancata attività del macchinista**;
- Quale siano le strutture dell'I.F. e/o di R.F.I. preposte a ricevere il citato segnale;
- Quale sia il protocollo che le I.F. e/o R.F.I. hanno predisposto a seguito della ricezione del segnale inviato dal sistema;
- Quali siano i protocolli con le strutture preposte a portare i soccorsi al treno (Vigili del Fuoco; SSN; Forze di Pubblica Sicurezza, ecc.)

In attesa di una Vostra risposta, si partecipa con la presente la disponibilità ad un eventuale incontro, sul tema di cui all'oggetto.

Si coglie l'occasione per porgerVi distinti saluti.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle

