



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/4452937

Sito internet: www.orsaferrovie.it

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 12 Febbraio 2018

Prot. 33/SG/OR.S.A. Ferrovie

Spett.li

A.N.S.F.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

e, p.c. Trenitalia S.p.A

Trenord S.r.l.

Oggetto: mancato rispetto delle direttive comunitarie e nazionali emanate da ERA e ANSF, in riferimento all'installazione di apparati di supervisione del macchinista, attrezzaggio ed efficienza delle apparecchiature di comunicazione Terra-Treno.

Su molti mezzi di trasporto ferroviario è in atto l'installazione di un sistema di controllo dell'attività del macchinista, impropriamente detto vigilante. Tale sistema è presente, o in fase di implementazione, su tutti i mezzi di trazione e vetture pilota delle varie imprese ferroviarie presenti sul territorio italiano.

Come Organizzazione sindacale abbiamo più volte segnalato di ritenere tale apparato una scadente evoluzione del sistema Vacma e, a nostro avviso, non si può considerare che questo sistema di controllo dell'attività del macchinista abbia superato le criticità individuate dal gruppo di lavoro istituito con nota Ministeriale n°0036882 del 27 settembre 2006 e conseguente relazione depositata in data 10 ottobre 2006.

Ciò nonostante dobbiamo segnalare che l'installazione del vigilante con più punti di reiterazione sta avvenendo nel mancato rispetto del Decreto ANSF 1/2016, che stabilisce i criteri, in recepimento di specifiche disposizioni europee, relativi agli standard del materiale rotabile e ribaditi nel documento nazionale di aggiornamento in riferimento alla codifica ERA/TD/2011-01/XA versione 1.1 del 16-11-2014 art. 8 comma 2 Decreto ANSF n1/2016 del 13/12/2016 emanato il 17-05-2017 con prot. 005510/2017.

Nello specifico vi segnaliamo che:

- viene resa inefficiente la funzione EVIG, in difformità a quanto previsto al punto 9.3.4 ESTB_018 : *per consentire la trazione del veicolo in caso di guasto del dispositivo vigilante, deve essere possibile escludere il dispositivo vigilante tramite un dispositivo di esclusione:...* ecc;



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

- *“la segnalazione acustica di richiesta di operatività dell’agente di condotta da parte del dispositivo Vigilante” non è differenziata dalle segnalazioni acustiche emesse dagli interventi prodotti dal sistema SCMT/RS/ERTMS, in difformità al punto 9.3.4.ESTB_012;*
- *il suono della segnalazione acustica “per intervento della frenatura d’urgenza ad opera del dispositivo vigilante” non viene segnalato in modo dedicato, come previsto dal punto 9.3.4 ESTB_013;*
- *In alcuni casi il sistema con più punti di reiterazione viene installato su mezzi dove è presente solo il pulsante RAP e non è presente un pedale, in difformità al punto 9.3.4 ESTB_08 : “deve essere assicurata al momento della perdita di condizione di treno fermo la funzionalità “Controllo Atto Partenza”. **A tal fine si precisa che: gli organi utilizzabili per tale funzione sono esclusivamente pulsante di vigilanza e pedale; ...”***

Inoltre vi segnaliamo un errato attrezzaggio e utilizzo del Cab/Radio in riferimento a quanto riportato al punto 12.1.2.2 “altri requisiti GSM-R EGSMR_006” dove si specifica che l’apparato radio di Bordo deve:

- *essere dotato di una interfaccia in grado di acquisire l’informazione di “ mancato riarmo freno” proveniente dal sistema di segnalamento;*
- *essere dotato di interfaccia in grado di acquisire l’informazione di “mancata vigilanza” (compreso il “controllo atto partenza”) proveniente dal sistema che realizza la funzione “Vigilante” ;*
- *inviare, alla ricezione delle informazioni di cui sopra, la chiamata di allarme Driver Safety Device (DSD);*
- *EGSMR_007: l’apparato radio di bordo deve trasferire contestualmente alla “chiamata di allarme DSD” le informazioni di localizzazione del veicolo basate su GPS e odometria di bordo in conformità alla specifica “interface Requirements Specification enhanced location Dependent Addressing” (rev 15-12-2002)...*

Nei casi di implementazione del sistema di Vigilanza con più punti di reiterazione, i requisiti su riportati in molti casi non sono implementati nei CAB/Radio installati sui mezzi ferroviari e il macchinista non ha modo di verificare il corretto funzionamento di dette funzionalità. Sovente Trenitalia e Trenord fanno circolare treni con il CAB/Radio guasto, e/o mancante, e vigilante (anche con punti di reiterazione) **attivo**, con modulo di condotta ad Agente Solo.

Riteniamo che un qualsiasi sistema di rilevamento dell’attività del macchinista, sulla base delle norme sopra riportate vada, considerato **un tutt'uno inscindibile con il CAB/Radio**, e pertanto l'attrezzaggio di mezzi ferroviari con Cab/radio e Vigilante attivo, debba essere impedito, se non sono rispettate a pieno tutte le funzionalità su esposte, oppure reso attivo solo a valle del pieno rispetto di tutte le funzioni su riportate.

Si chiede un immediato intervento in merito alle osservazioni fin qui evidenziate.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle


