



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.sindacatoorsa.it e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 13 maggio 2010
Prot. 086/S.G./Or.S.A.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
Egr. Cons. Claudio Iafolla
Capo Ufficio di Gabinetto
Egr. Cons. Gerardo Mastrandrea
Capo Ufficio Legislativo

p.c. Egr. Ing. Alberto Chiovelli
Direttore ANSF

Oggetto: Decreto ANSF 2/2010. *"Integrazioni e modifiche alle norme che regolano lo svolgimento delle manovre"*. Impiego dell'apparecchiatura vigilante sui mezzi di trazione ferroviari.

La scrivente Organizzazione, da sempre attenta alla sicurezza del trasporto ferroviario, degli utenti e dei lavoratori, ritiene opportuno riproporre alle competenti strutture Ministeriali i rilievi critici sul decreto in oggetto segnalati all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) nella preventiva fase di consultazione; rilievi non recepiti nella formulazione finale.

Il decreto in oggetto, prendendo spunto da alcuni inconvenienti ferroviari intervenuti in fase di manovra e sorvolando sulle cause che li hanno generati, prevede, tra l'altro, la reintroduzione dell'apparecchiatura vigilante per le manovre ferroviarie effettuate con un solo agente nelle cabine di guida dei mezzi di trazione.

Tale dispositivo è già stato oggetto dell'attenzione del Ministero il quale ha disposto la sua inibizione a seguito delle numerose controindicazioni riscontrate; il provvedimento è appunto la Direttiva 0044725/2006-DIV5 del 20/10/2006. Essa dispone - punto 1 allegato A - la *"esclusione della funzione vigilante e attivazione del controllo attivo atto partenza"* del dispositivo vigilante presente in cabina di guida dei locomotori.

L'intervento ministeriale si è reso necessario per *"superare le criticità evidenziate dalle ASL"* in materia di tutela della salute dei lavoratori. Infatti, tale dispositivo, da un lato, impone all'operatore costrittività posturale, attività monotone e ripetitive, in contrasto con le disposizioni di legge, dall'altro, sposta l'attenzione del macchinista all'interno della cabina di guida (pressione sul pedale e risposta alle sollecitazioni acustiche), mentre è opportuno che la sua attenzione sia rivolta all'esterno (osservanza dei segnali e delle condizioni esterne).

In proposito, va evidenziato che già la denominazione dell'apparecchiatura è fuorviante, perché il suo impiego non garantisce affatto la vigilanza del macchinista: in tal senso depone una ampia e univoca bibliografia internazionale; bibliografia costituitasi a seguito degli studi svolti nei decenni passati, quando era stato ipotizzato l'impiego del vigilante nel trasporto aereo e in quello su gomma.

Le criticità e le controindicazioni ricordate hanno sconsigliato l'applicazione su tali vettori di trasporto, cosicché l'impiego dell'apparecchiatura è rimasta confinata al vettore ferroviario dove era stata già introdotta sin dagli anni '20. Tuttavia, in Italia, il vigilante non aveva trovato concreta applicazione fino al 2002, quando il tentativo di introdurlo anche nella nostra rete ha generato una lunga vertenza durante la quale le ragioni dei lavoratori hanno trovato puntuale riscontro sia nella comunità scientifica, che negli organi di controllo istituzionali (ASL). Entrambi hanno coerentemente confermato tutte le criticità già segnalate nella preesistente bibliografia, qualificando il vigilante come strumento non idoneo ad assicurare una maggiore sicurezza e segnalando non solo gli effetti dannosi sulla salute dei lavoratori, ma anche quelli negativi sulla capacità di attenzione richiesta al macchinista durante la guida.

In tal senso si esprime la relazione tecnica dell'Università di Tor Vergata, il Coordinamento Tecnico Interregionale delle USL, la relazione degli assessor nominati nell'ambito di una commissione mista istituita a seguito di un accordo sindacale, una relazione dello studio Carcerano (commissionata dal Gruppo FS), il CTU del tribunale di Cagliari (nominato su vertenza riguardante proprio l'impiego del vigilante sui mezzi di trazione). Allo stesso modo, l'apparecchiatura vigilante è stata censurata con le prescrizioni delle USL di Livorno, Genova, Prato, Verona, Bologna, Reggio Calabria, Campobasso, Torino, Messina ed altre.

Proprio a seguito di tali prescrizioni il Ministero dei Trasporti ha ritenuto di intervenire sulla problematica, prevedendo un sistema di esclusione dell'apparecchiatura vigilante.

Se è vero che la summenzionata direttiva Ministeriale ha indicato un periodo transitorio per superare le criticità individuate dalle USL, è altrettanto vero che dal 2006 ad oggi, nessuna delle criticità evidenziate è stata superata da interventi di modifica tecnologica, probabilmente a causa dei vincoli intrinseci nel sistema di funzionamento dell'apparecchiatura stessa.

Tale condizione è comprovata dalle successive proroghe intervenute (Direttive ANSF 1/2008 e 1/2009).

L'evidente conferma dei negativi effetti dell'apparecchiatura è rappresentata drammaticamente dal disastro ferroviario di Crevalcore (7 gennaio 2005 - 17 vittime), la cui causa è imputata all'indebito superamento di un segnale a via impedita da parte del macchinista, il quale stava appunto utilizzando il sistema vigilante (Vacma-Uomo Morto).

A differenza del recente passato, le disposizioni contenute nel Decreto in oggetto prevedono l'impiego dell'apparecchiatura vigilante in modo preordinato e programmato, non più collegato alla remota ipotesi di un decadimento del sistema di controllo marcia treno per eventi imprevedibili quali, ad esempio, dei guasti.

Una simile reintroduzione non inficia soltanto una norma emanata dal Ministero dei Trasporti, ma configura una violazione delle norme di carattere prevenzionale a tutela dei lavoratori, nonché della sicurezza ferroviaria. La ripetitività e la monotonia delle interazioni richieste al macchinista dal dispositivo vigilante contrastano con la tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori sancita dall'art 15 comma d) del dlgs 81/2008: *"rispetto dei principi ergonomici nella concezione dei posti di lavoro, nella scelta delle attrezzature e nella definizione dei metodi di lavoro e di produzione, anche per attenuare il lavoro monotono e quello ripetitivo"*. E ancora, l'Art. 28 del medesimo decreto legislativo - Oggetto della valutazione dei rischi - cita: *..... omissis "1. La valutazione di cui all'articolo 17. comma 1, lettera a), anche nella scelta delle attrezzature di lavoro omissis , deve riguardare tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari, tra cui anche quelli collegati allo stress lavoro-correlato, omissis "*

A riprova di quanto rappresentato, si rimanda agli studi effettuati dalla comunità scientifica, dalla commissione paritetica nominata in ambito FS e formata da esperti di caratura internazionali, dall'ISPESL, dall'Università La Sapienza, dal Politecnico di Milano e dallo Studio Carcerano, che confermano l'inutilità e la pericolosità dell'apparecchiatura vigilante per gli scopi dichiarati, rispetto al controllo della "presenza/vigilanza" del macchinista; di analogo tenore è la relazione del Consulente Tecnico d'Ufficio del Tribunale di Cagliari chiamato ad esprimersi nell'ambito di un procedimento riguardante l'apparecchiatura VACMA.

Come già evidenziato all'ANSF, con lettera Or.S.A. prot. 208 del 30 novembre 2009, l'effettivo incremento della sicurezza può essere realizzato concretamente mediante l'implementazione dell'apparecchiatura per il controllo della marcia dei treni (SCMT) in modo da poter essere impiegata anche nella modalità "Manovra" per il controllo della disposizione dei segnali che regolano i movimenti di manovra dei treni.

A tal proposito, è opportuno ricordare il principio della massima sicurezza possibile, immanente in tutta la legislazione, dagli anni cinquanta sino alle conferme del D.lgs. 81/2008, che impone l'adozione di misure di sicurezza "progredite" allo stato delle conoscenze tecnologiche del momento e l'adeguamento agli ulteriori stadi evolutivi della tecnologia. Il Decreto ANSF 2/2010, in palese antitesi, non incrementa i livelli di sicurezza con interventi tecnologici, ma colloca improvvisamente numerosi lavoratori del Trasporto Ferroviario nelle condizioni di dover utilizzare un'apparecchiatura che produce, come già detto, una pericolosa involuzione.

In definitiva, ci troviamo oggi nella singolare posizione di rappresentare lavoratori a cui vengono imposte prestazioni con caratteristiche non rispettose degli elementari principi di tutela della salute e sicurezza stabiliti legislativamente e ciò non accade per effetto di disposizioni del datore di lavoro, ma per l'applicazione di norme emanate da una struttura della pubblica amministrazione (l'ANSF), che ripropone l'impiego di una apparecchiatura, il vigilante, bandita da altri organi pubblici (ASL).

Per quanto sopra, si richiede un autorevole interessamento del Ministero in indirizzo volto ad eliminare la condizione lamentata; permanendo il quadro normativo generato con il Decreto ANSF 2/2010, la scrivente si vedrà costretta ad aprire, al riguardo, una specifica vertenza.

In attesa di riscontro, si inviano distinti saluti.

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

