



# 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](http://www.orsaferrrovie.it)

E-mail: [sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it)

Roma, 5 Gennaio 2014

Prot. 01 /SG/OR.S.A. Ferrovie

Ing. Amedeo Gargiulo  
Responsabile Agenzia Nazionale per la Sicurezza  
Ferroviaria

Epc On. Maurizio Lupi  
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Epc Ing. Vincenzo Soprano  
Amministratore Delegato Trenitalia S.p.A.

Epc. Commissione di Garanzia Legge 146/90

Oggetto: Interpello su utilizzo dispositivo Vigilante in abbinamento ai sistemi SCMT/ERTMS-ETCS e R.A.P., sulla rete ferroviaria italiana.

La scrivente O.S., in relazione all'oggetto chiede un Vostro illustre parere su quanto segue.

**Visto:**

- il Dlgs 162 del 10 agosto 2007;
- il Decreto ANSF n. 4/2012 Allegato B punto 4.1, punto 4.20 e punto 4.22;
- la normativa europea - STI 291/2012 al punto 4.2.9.3.1;
- quanto certificato dalla Commissione Mista (ex accordo sindacale del 25 Gennaio 2006) per la sperimentazione di tre locomotori E464 nella tratta Roma Fiumicino del dispositivo "vigilante". In particolare si evidenziano i paragrafi dal Documento degli Assessors relativi al Dispositivo Vigilante (punto 1) ed i possibili ulteriori percorsi di approfondimento (punto 2);

**Considerato:**

- che il Decreto ANSF n. 4/2012 Allegato B, al punto 4.20 specifica che il sistema di controllo della marcia del treno, **intervenendo sulle condizioni di sicurezza** determinate dal punto 4.1, realizza compiutamente le condizioni di sicurezza della marcia del treno;
- che a livello Europeo **non esiste l'obbligo** per gli Stati Membri di adottare e predisporre sistemi di controllo della marcia del treno;
- che nelle STI 291/2012 i relatori si sono attestati ad un livello minimo di sicurezza per la circolazione ferroviaria, individuando come uno degli elementi minimi il controllo dell'attività del macchinista, il quale diventa elemento utile a garantire la sicurezza della circolazione, in quanto **solo l'attività del macchinista** garantisce la corretta interazione tra la marcia del treno e l'infrastruttura ferroviaria; dunque sono determinanti, per le finalità indicate e nelle condizioni



descritte, anche gli intervalli tra 5 e 60 secondi quale soglia di controllo intervento per garantire adeguati spazi di frenatura;

- che l'imposizione da parte della U.E. di sistemi del tipo di quello descritto e soddisfacenti ai requisiti della FICHE UIC 641-O, sembra essere legata alla necessità di porre una condizione minima di sicurezza che appare **ampiamente superata** dall'uso del SCMT sulla rete nazionale italiana;
- che per ottemperare alle condizioni minime previste nelle STI 291/2012 al punto 4.2.9.3.1, nel Manuale di Mestiere del Processo di Condotta, in caso di guasto del sistema SCMT/SSC, viene **già prevista** una specifica modalità operativa alla quale il PdC deve ottemperare così come riportato al punto 0.4.9 ter., (in attuazione alla peif 3.12 e alla disposizione di esercizio di RFI n°6 del 04 aprile 2013). Inoltre alla scrivente risulta l'implementazione, su alcuni mezzi di recente costruzione, di una specifica funzione la quale, in caso di guasto dell'SCMT, attiva automaticamente l'EVIG sulla posizione di inserito, al fine di ottemperare alle disposizioni in caso di guasto del sistema di controllo della marcia del treno;
- che la società Trenitalia S.p.A. sta chiedendo ai suoi macchinisti di attivare i sistemi di vigilanza dell'agente di condotta installati su alcuni mezzi della sua flotta (ordinando con delle DPC la commutazione del tasto E-VIG., su inserito), comunque **privi del richiesto requisito di interfacciamento** con il sistema radio, infatti le comunicazioni dipendono sempre dall'intervento manuale di operatori;
- che l'apparecchiatura "Vigilante", installata sui questi mezzi di trazione, ha caratteristiche che sono già state oggetto di esame da parte di responsabili della comunità scientifica, come su riportato, da dove emerge che la condizione di vigilanza, qualora necessaria, dovrebbe essere determinata invece con **tecnologie differenti** e con una maggior attenzione alle condizioni ergonomiche e lavorative del personale addetto alla condotta dei treni, così come raccomandato dal documento degli Assessor;
- che nel documento degli **Assessor** sul vigilante è stato ben specificato quanto segue: "*[omissis] appare chiaro che il sistema cosiddetto "vigilante" richiede, indipendentemente dal punto di reiterazione utilizzato (pedale e/o touche), di compiere un movimento che può essere facilmente interiorizzato dal conducente e divenire un movimento automatico compiuto anche in condizioni di ridotta vigilanza (nel senso di attivazione cerebrale). [omissis] può avvenire anche in maniera non appropriata attraverso la ripetizione automatica di un movimento stereotipato (sia con il piede che con la mano). E' chiaro quindi che in questo caso il tacitamento del segnale maschera una situazione di possibile pericolo per ridotta vigilanza. [omissis] Si ritiene quindi che il suo impiego possa trovare una giustificazione temporanea finché non sarà compiutamente implementato il sistema di sicurezza di controllo della marcia del treno e che, per quanto riguarda il controllo effettivo della vigilanza del macchinista, vadano esplorati altri possibili sistemi, che in questi ultimi anni si stanno testando nei trasporti, atti a discriminare tempestivamente condizioni di ipovigilanza con metodi non invasivi e non disturbanti l'operatività della persona*";
- che la verifica delle condizioni di **salute del macchinista** appaiono legate agli obblighi scaturenti dal Dlgs81/2008 ed in capo all'Impresa Ferroviaria, ma solo per completezza di analisi vale la pena osservare che la verifica delle condizioni di salute dell'operatore può essere effettuata anche da altri sistemi, sicuramente di minore invasività e con intervalli dimensionati ad un semplice controllo di presenza attiva che il dispositivo opera sull'agente di condotta;
- che l'adozione del sistema vigilante sulla infrastruttura nazionale appare di **dubbia efficacia e di sicura invasività**, visto che si tratta dello stesso modello di apparecchiatura già oggetto di valutazione negativa da parte di diverse ASL territoriali. Pareri che hanno condotto ad un



apposito decreto ministeriale che ha imposto l'esclusione della funzione vigilante; ordinanza quest'ultima che a nostro avviso mantiene inalterata la propria coerenza.

**In conclusione:**

1. tenuto conto che non c'è un'indicazione specifica del livello standard di sicurezza indicato dalla Comunità Europea, si chiede a Codesta Agenzia quali siano gli elementi di sicurezza della circolazione ferroviaria non salvaguardati dal SCMT/ERTMS-ETCS con R.A.P inserito, per i quali è indispensabile garantire la vigilanza dell'agente di condotta;
2. si chiede a Codesta Agenzia se, eventualmente, il dispositivo adottato da Trenitalia S.p.A. sia efficace al fine di verificare e tenere sotto controllo lo stato di vigilanza del macchinista e quindi utile ad implementare il Sistema di Controllo della Marcia del Treno.

Si resta in attesa dei chiarimenti richiesti, disponibili ad esaminare e valutare gli eventuali elementi di maggior conoscenza che codesta Agenzia vorrà porre.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale

**Andrea Pelle**

