



[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

*La Segreteria Nazionale*

### **Commissione VACMA/SCMT: prima riunione**

Oggi 13 febbraio e nell'ambito dell'accordo del 25 gennaio u.s., si è insediata la Commissione mista Azienda/OO.SS. sul VACMA/SCMT; al tavolo vi erano i rappresentanti individuati dalle Organizzazioni Sindacali, quelli di Holding, Trenitalia e di R.F.I.

Degli Assessor (consulenti tecnici) era presente la Carcerano di Torino e, nel percorso individuato, troveremo anche il Professor Bergamaschi dell'Università Tor Vergata di Roma, l'INAIL, l'ISPESL, mentre per la consulenza del Professor Costa (Università di Verona e Milano) che noi avevamo proposto, si è ancora in attesa di conferma.

Saranno utilizzate 3 locomotive E464 (265-267-299) con diverse soluzioni ergonomiche, ma trattandosi di prototipi di fatto attrezzati di SCMT difforme dalla Disposizione 36/2002 e quindi in "preesercizio", vi dovrà pure essere la scorta di R.F.I.

La tratta come prevede l'accordo è la Roma-Fiumicino e l'azienda ci ha presentato un turno per due settimane di sperimentazione, che vedrà utilizzati 15 macchinisti (13 di turno più 2 riserve) dell'ITR di Roma.

Detto questo, la riunione è entrata nel tecnico, fuor di dubbio il nostro campo d'azione. L'azienda ha spiegato che al monitor SCMT è stata ridotta la luminosità e addirittura l'inclinazione sul cruscotto per evitare ogni problema di "abbagliamento" (speriamo non servano altri 2 anni per ovviare a tale problema già presente anche per i GSM "R" fissi sugli ETR 500 serie '600); ci ha poi spiegato il meccanismo delle reiterazioni, insomma il macchinista deve condurre il treno senza tener conto che ha il VACMA, perché alla fine si dovrà verificare se le reiterazioni al sistema, tra Termini e Fiumicino, sono state 2, 10, oppure 50. A tali affermazioni aziendali non potevamo che essere d'accordo.

**Quale sistema o logica di guida sarebbe migliore per verificare se sussistano anche attraverso i diversi punti di reiterazione "monotonia e ripetitività"? Vedi D.Lgs 626/94.**

Qualche problema è nato sulla scelta aziendale dei 15 macchinisti e ci è venuta in soccorso la Carcerano affermando come noi che devono essere sì di età diverse, ma anche di altezze diverse, perché l'ergonomia nonostante le poltroncine modificate con l'altezza cambia, eccome. L'azienda lo ha riconosciuto e ci ha confermato che rivedrà la scelta degli agenti tenendo conto anche di questo particolare, certamente non secondario. Questa è stata la prima richiesta formulata da FAST Ferrovie/A.P.M. SMA che ha messo un po' in difficoltà l'azienda, ma che ha trovato pieno consenso dalla Carcerano e da tutti gli altri rappresentanti sindacali.

L'altra opinione che abbiamo evidenziato al tavolo, ma che potrà essere o meno suffragata durante la sperimentazione è stata, guarda caso, sulle touches all'infrarosso.

Sono l'evoluzione dell'altro tipo di touches presenti sul Pendolino 28 ed alcune E 464 che denotarono una serie di problemi nelle prove statiche/ dinamiche già effettuate con la consulenza della Carcerano nel 2005 tra Roma Smistamento ed Orte, ma che i macchinisti abbandonavano dopo 10-15 minuti, passando letteralmente al pedale.

Per farla breve, questa nuova touche (che girava sul tavolo) non va premuta, basta sfiorare il lembo metallico con un dito per attivare una reiterazione da 55 secondi.

Ma abbiamo chiesto: chi le può contare? Ma poi, potrebbero essere date reiterazioni inconsapevoli al dispositivo? Statene certi, sono domande che porremo quanto prima anche agli Assessor.

**La Commissione si aggiorna alle ore 11 del 16 febbraio 2005.**

Per FAST Ferrovie - **Roberto SANTI** e **Angelo DAMBROSIO**