



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

La Segreteria Nazionale

## Commissione VACMA/SCMT: seconda riunione

E' il 16 febbraio e siamo di nuovo attorno al tavolo, i partecipanti sono meno dell'altra volta, ma il confronto c'è, eccome, tanto da alzare i toni della discussione quando si parla di touches.

Alla nostra destra c'è chi non le vuole prima ancora di vederle funzionare, come non vuole il pedale (su tre macchine in una è escluso, nell'altra escludibile), ma però chiede l'interruttore francese sul cappello della leva di marcia.

Siamo sorpresi quando poi gli stessi propongono altre touches, quelle piatte, tedesche.

Una linea sindacale di questo tipo non la condividiamo proprio, a voi lasciamo le osservazioni, siano esse di carattere tecnico (D.Lgs 626/94), che sindacale.

Alla nostra sinistra sono venute invece osservazioni condivisibili ed importanti, **come quelle sul D.I.S.**, che comporta problemi di natura giuridica e normativa che non possono rientrare nella sperimentazione, anche perché al di fuori dell'accordo del 25 gennaio.

Fast Ferrovie è stata forse la componente che più ha ascoltato e preso appunti; non avrebbe proprio alcun senso irrigidire le posizioni e fare barricate, quando poi solo lunedì 20 saliremo sulle locomotive e verificheremo il funzionamento di tali prototipi.

I problemi comunque ci sono, perché si potranno registrare e quindi documentare a posteriori, anche attraverso i filmati, solo le reiterazioni a tempo lungo (dopo i 55 secondi), cioè solo quando interviene la cicalina.

**Non potranno essere così registrate le reiterazioni anticipate** (prima dei 55 secondi), che sono fuor di ogni dubbio le maggiori nella realtà.

**Non si potranno filmare, ma ben difficilmente si potranno anche solo vedere**, le reiterazioni alle touches agli infrarossi.

Se sarà pur possibile capire a posteriori quante reiterazioni lunghe deriveranno dalle operazioni di condotta (leve marcia, freno, tromba ecc.), non si potrà capire cosa preferiranno, o su cosa si "standardizzeranno" i macchinisti per dare il consenso al VACMA.

Anche qui ci sono dei limiti tecnici, dovuti al fatto che il Sistema Controllo Marcia Treno ha un solo ingresso riguardo i consensi di reiterazione, mentre logica vorrebbe fossero tanti quanti sono i punti di reiterazione.

La questione determinante resta comunque quella delle reiterazioni anticipate, che devono essere individuate ed anche differenziate da quelle lunghe, più quelle proprie della guida. **Il motivo è tanto importante quanto semplice**: nella guida e per la sicurezza della marcia di un treno vengono utilizzati prevalentemente due dei sensi: **la vista e l'udito**.

**Il macchinista accompagna, associa sempre ad un qualsiasi segnale acustico o cicalina un degrado della preesistente situazione visiva che era sotto controllo.**

Questo è il motivo che istintivamente porta, in genere, **a non far suonare la cicalina del VACMA** e sappiamo anche quanti macchinisti diano reiterazioni ogni 10/20 secondi.

Un po' come fanno colleghi francesi che arrivano a Modane, che ci dicono che se hanno fatto suonare più di 4 o 5 volte la cicalina VACMA nella tratta, devono pagare da bere (...anche se noi preferiamo un caffè).

Ancora una volta abbiamo apprezzato l'azienda, perché ha capito bene che rilevanza hanno tali osservazioni.

**Le reiterazioni vanno differenziate. E' stata la risposta che volevamo come Fast Ferrovie.**  
Lunedì si comincia tra Roma e Fiumicino.

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