## Riflessione di un macchinista del Fast FerroVie perché dire:

# Agente solo..... No!!!

di Matteo Ilacqua

#### **Premessa**

Di fronte alle continue dichiarazioni rilasciate nel mese scorso alla stampa dall'Amministratore Delegato del Gruppo FF.SS. Mauro Moretti definendo i macchinisti "luddisti" poiché dopo aver attrezzato le linee con S.C.M.T. e locomotori, con la **TECNOLOGIA S.S.B. DEL S.C.M.T**, a tutt'oggi non accettano l'agente solo, tanto da dire in una trasmissione che al momento i treni sono guidati da 4 macchinisti ( due macchinisti + S.S.B. SCMT + R.S.), un costo non sostenibile per la società.

Per questo motivo il 5 dicembre scorso la FastFerrovie Emilia Romagna invia una lettera al direttore dell'A.N.S.F, Dottor Ing. Alberto Chiovelli, dove si chiedevano urgentemente dei chiarimenti sulla tecnologia S.S.B. DEL S.C.M.T, di cui allego gli stralci dei quesiti contenuti nella lettera FAST FerroVie e le risposte del Direttore dell'Agenzia (lett. ANSF 02609/08).

1° domanda: - La Direttiva A.N.S.F. che proroga la precedente Direttiva dell'ex Ministro dei Trasporti, sull'esclusione del Dispositivo di Vigilanza VACMA tramite commutatore E-VIG, trasformando tale Dispositivo di Vigilanza al bando e fuorilegge in Italia, in controllo di presenza atto partenza treno sulla base delle Prescrizioni intervenute a suo tempo dalle ASL/SIL DPL/Procure, è ancora in vigore?

RISPOSTA A.N.S.F.: "la citata Direttiva di questa Agenzia n°1/dir/2008 del 30 giugno 2008 è ancora in vigore."

A riguardo il Dottor Ing. Alberto Chiovelli ci precisa anche in premessa che "l'impiego in esercizio del dispositivo Vigilante deve avvenire nel rispetto della normativa vigente in materia di salute ed igiene del lavoro, sulla cui osservanza sono chiamati ad esprimersi gli Organi Competenti in tali materie, come peraltro espressamente richiamato dall'art.2, comma 3, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n°162 e fermo restando quanto previsto dalla Direttiva ministeriale n°44725 del 20 ottobre 2006".

2° domanda: - L'Agenzia conferma le dichiarazioni rilasciate in riunione con le Segreterie Nazionali delle OO.SS., riguardo il fatto che il S.C.M.T. con E-VIG. nella posizione di esclusione VACMA, non sia né omologato, né omologabile come Vigilante, in base alle Fiche U.E. UIC 641/651?

<u>RISPOSTA A.N.S.F.</u>: " la funzione E-VIG. è stata introdotta dalla citata Direttiva Ministeriale n°44725 del 20 ottobre 2006 e non è prevista da normativa e standard europei, incluse le Fiche UIC, che prevedono che la funzione di vigilanza sia sempre attiva e sulla base dei quali sono omologati da decenni in tutta Europa i dispositivi Vigilante disponibili sul mercato".

3° domanda: - Con il S.S.B. del S.C.M.T. così come utilizzato su tutti i treni Trenitalia oggi 5 dicembre 2008, supponendo l'Agente Solo in cabina di guida e che questi avesse un malore in corsa, il S.C.M.T. senza la Funzione di Vigilanza intervenga arrestando il treno, oppure se il treno possa proseguire la sua corsa, con il guidatore che potrebbe anche divenire non più capace di intendere e volere?

RISPOSTA A.N.S.F.: "I'SCMT con la funzione di vigilanza esclusa, nell'ipotesi di perdita di vigilanza del macchinista, arresterebbe il treno non appena si dovesse verificare il mancato rispetto dei parametri di marcia ammessi dalla normativa tecnica di esercizio e gestiti in sicurezza dal sistema."

## In sintesi

L'Agenzia conferma le ipotesi che avevamo formulato nei quesiti e, riguardo la perdita di vigilanza del macchinista nel caso di ipotizzato Agente Solo senza la funzione di vigilanza abbinata al Sistema Controllo Marcia Treni, il treno potrebbe percorrere anche decine di chilometri, saltando pure fermate di servizio viaggiatori, per il fatto che il S.C.M.T. (per chi volesse approfondire di come è composta l'apparecchiatura SCMT consiglio di leggere l'articolo "SCMT GUASTI AL SISTEMA", pubblicato nella rivista del mese scorso) ha causato la disposizione dei segnali al verde (Disp. 27/57/68 specifiche), senza interferire "nei parametri di marcia ammessi dalla normativa tecnica di esercizio e gestiti in sicurezza dal sistema".

AD OGGI, QUINDI, <u>L'AGENTE SOLO</u> NON E' FATTIBILE PER LA MANCANZA DI UNA FUNZIONE DI VIGILANZA OMOLOGATA ED ALTERNATIVA AL VACMA.

### In conclusione

Secondo i dati dell'ultimo report europeo (2007), il numero di incidenti ferroviari in Italia nel 2005 ammontava a 146. Si tratta di un numero sicuramente minimo se confrontato con le prime tre nazioni europee per numero di incidenti (Ungheria=1863, Germania=1111, Polonia=961) e se consideriamo che l'Italia è il quinto Paese europeo per estensione della rete ferroviaria per trasporto passeggeri (16000 km ca.).

Questo merito è in parte, dovuto agli investimenti fatti dalle ferrovie sulla sicurezza, ma in buona parte grazie al modulo di guida del doppio macchinista che, è stato da sempre adottato nelle nostre ferrovie, infatti, nella realtà ferroviaria a volte si vengono a creare situazioni di emergenza non sempre prevedibili, dove quattro occhi sono meglio di due, ad esempio il mancato incidente del 3 maggio 2007, di Spresiano che è stato evitato solo grazie alla prontezza dei macchinisti soprattutto del 2° agente che ha visto per primo la coda del treno gridando "frenaaaa" e non certamente al supporto tecnologico S.C.M.T.

Insomma la tecnologia non basta senza la presenza ed il controllo qualificato degli uomini.

Concludo ponendovi una domanda: come si può parlare di sicurezza quando viene tolto il 2º macchinista per metterci al suo posto un collega che ha ricevuto tutt'altro tipo di competenze che quelle di un macchinista ??????

Per noi macchinisti la sicurezza vuol dire: - DOPPIO AGENTE + BE Automatico a correnti codificate + Ripetizione segnali + SCMT e da non sottovalutare Adeguati aggiornamenti al personale. Sicuramente questo costa, ma vogliamo rimanere primatisti della sicurezza? Si !!!!!! Allora manteniamo 2 MACCHINISTI alla guida dei treni.

Saluti Matteo Ilacqua