

Gli R.L.S. in prima linea

Oggi chi difende la sicurezza, soprattutto se costringe le aziende ad investire risorse (straordinarie e non preventivate per i budget dei manager), subisce pressioni psicologiche e poi...anche pratiche.

Nostro servizio

Se leggiamo le frasi del comunicato pubblicato dall'agenzia di stampa Adnkronos, non capiamo perché esse abbiano comportato 4 mesi di licenziamento per il R.L.S. Dante De Angelis. Un licenziamento immotivato e immotivabile, e pertanto è una vertenza di civiltà fare riassumere Dante.

Roberto Santi, R.L.S. Fast FerroVie, con De Angelis ed altri R.L.S. ha seguito uno ad uno gli incidenti dei Pendolini, dandone la spiegazione tecnica dopo aver ricostruito gli eventi e proponendo anche soluzioni tecniche.

In un Esposto del 19 agosto, sinora mantenuto riservato, ha chiesto l'intervento dell'A.N.S.F., che a sua volta ha limitato la velocità commerciale dei pendolini a 180 km/h, sino a che non fosse stata fatta una necessaria modifica tecnica ai motori.

Dopo la messa al bando del VACMA, grazie ai R.L.S., ma ancor più a tanti colleghi resistenti, il problema n°1 è diventato l'Agente Solo, che l'Azienda pretende per i miliardi investiti con il S.C.M.T.

Agente Solo che noi Macchinisti combattiamo, non solo per il degrado del livello di sicurezza, ma anche per l'isolamento umano, perfino sociale che comporterebbe.

Il confronto sul primo soccorso, il mezzo di comunicazione ecc, sono argomenti importanti, ma bisogna *picchiare sempre più il chiodo* su qualcosa d'altro: la funzione di vigilanza e il fatto che senza VACMA (al bando in Italia), quel che resta del S.C.M.T. non è neppure omologabile a Fiche Europea.

L'accordo sulle sperimentazioni, che nessuna OO.SS. ha inteso firmare da ottobre (anche perché tale accordo poteva riabilitare il VACMA), è saltato e così si è arrivati ancora al cambio turno con chi era comunque convinto che l'Agente Solo sarebbe partito. Come? Fuori Fiche? Senza funzione di vigilanza?

Con una dichiarazione del 4 dicembre a Bologna, la Segreteria Regionale FAST FerroVie dell'Emilia Romagna ha spiegato che con quel che resta del S.C.M.T. di oggi, ipotizzando l'Agente Solo, in caso di malore o



di mancanza di intendere e volere del Macchinista il treno continuerebbe la corsa, e in caso di fermata viaggiatori col verde/verde verrebbe saltata pure la fermata.

Chiunque sta sui treni sa queste cose, il treno andrebbe in frenatura solo interferendo nei parametri di marcia ammessi dalla normativa tecnica di esercizio; ma che un treno corra ancora al malore del macchinista, perché questi è da solo, non è proprio ammissibile!

E così non è proprio possibile l'Agente Solo!

Ma a difesa della tecnologia, è stato risposto che quello che rispondono dal fronte sindacale è

da luddisti, unici al mondo ecc.

Chi guida i treni, lo ribadiamo, queste cose le sa.

Sarà stata una congiunzione astrale... ma prima del cambio turno, il 13 dicembre l'R.L.S. Santi, (undicesimo in graduatoria di impianto, su 24 giornate ETR, abilitato agli ETR sin dal lontano 1984), è arrivato da Bolzano alla condotta del Pendolino n°35 (l'ultimo della flotta che L'RLS aveva segnalato per un grave inconveniente del 7 ottobre u.s.), ma il giorno dopo, al cambio turno, è stato assegnato al turno Muta locomotori. Insomma.... lontano dai tanti Pendolini che ha il turno ETR di Bologna.

Ora c'è chi dice perfino che non debba più salire sugli ETR! Ribadiamo che è 11° in graduatoria di impianto, ma come 1° agente è stato assegnato solo tra i 72 macchinisti del 2° turno di Bologna.

Alla faccia della Circolare 25/81, delle norme (pure quelle aziendali) e del Contratto!

Ma non basta, sempre il 13 dicembre gli hanno fatto firmare un giorno di sospensione per uno sciopero (strumentale contestazione a servizio minimo per i quali FAST FerroVie ha interessato la Commissione di Garanzia) che risale al 20 Luglio. Ma dove era finito sino ad allora quel procedimento?

Di più, intendono fargli scontare il giorno di "ferie non retribuite" l'8 gennaio. Alla faccia dello Statuto dei Lavoratori!

Sappiamo che il macchinista Roberto Santi ha già passato tutto all'Avvocato ed auspica che un Magistrato presto faccia Giustizia.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria risponde ai quesiti posti da Fast FerroVie

Stralci dei quesiti contenuti nella lettera FAST FerroVie Emilia Romagna inviata il 5 dicembre 2008 all'A.N.S.F. e delle risposte (lett. ANSF 02609/08), del Direttore dell'Agenzia, Ing. Alberto Chiovelli.

di Roberto Santi

omissis...Di fronte alle dichiarazioni rilasciate alla stampa ieri a Bologna dall'Amministratore Delegato del Gruppo FF.SS., siamo a chiederVi con sollecitudine i seguenti chiarimenti:

Se 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, sia 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".*

Se 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 omologata,

né omologabile come Vigilante, in base alle Fiche U.E. UIC 641/651.

RISPOSTA A.N.S.F.: *"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".

Se 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 interveniva 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.: *"l'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."*

L'Agenzia conferma pertanto 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. 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, NON E' FATTIBILE L'AGENTE SOLO PER LA MANCANZA DI UNA FUNZIONE DI VIGILANZA OMOLOGATA ED ALTERNATIVA AL VACMA, AL BANDO IN ITALIA.

Sappiamo anche che non c'è business per lo studio Europeo di un Vigilante alternativo al sistema ripetitivo a pedale/punti reiterazione (VACMA o SIFA) ed essendo tale problema "tutto Italiano", in buona sostanza chi voleva da tempo IL SOLO MACCHINISTA ALLA GUIDA DEI TRENI, COMPRESO CHI ERA DISPOSTO A FIRMARE ACCORDI ILLEGITTIMI, DOVRA' ASPETTARE ANCORA E PURE MOLTO, DI QUESTO PASSO.

Le dichiarazioni rese alla stampa il 4 dicembre 2008 dai vertici aziendali, con il fattivo contributo dell'Authority, ci hanno permesso di comprovare quanto FAST FerroVie, dalla bozza di Accordo sull'Agente Solo del 24 ottobre 2008 consegnataci dall'Azienda, sosteneva riguardo la sua illegittimità.