

TRNIT-DRUO\PI\2015
0033873 DEL
24/06/2015

Direzione Risorse Umane e Organizzazione

Il Responsabile

Filt-Cgil
Fit-Cisl
Uiltrasporti
Ugl TAF
Fast Ferrovie

p.c. Or.S.A. Ferrovie

Oggetto: attivazione del sistema di controllo vigilanza del Personale di Condotta in cabina di guida.

Facendo seguito agli incontri fatti relativi al sistema di controllo vigilanza del Personale di Condotta in cabina di guida ed al fine di fornire un'appropriate informativa a tutto il personale interessato sugli obblighi derivanti dalla legge e delle novità attualmente in fase di studio, Vi precisiamo quanto segue.

Come noto, a seguito dell'entrata in vigore del Decreto 4/2012 dell'ANSF corre l'obbligo per tutte le Imprese Ferroviarie l'attivazione del sistema di controllo vigilanza del Personale di Condotta in cabina di guida (Decreto 4/2012 ANSF, Allegato B "Regolamento Circolazione Ferroviaria", punto 4.22: "La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo").

In particolare la Nostra Azienda, al fine di ottemperare al Decreto dell'Agenzia ha previsto, per tutti i convogli in asset a Trenitalia, che con il dispositivo vigilante sia introdotta la reiterazione su una serie di organi che normalmente il PdC utilizza; il processo di installazione completo del dispositivo su tutte le locomotive, le vetture semipilota, materiali leggeri ed ETR, sarà progressivo e con Voi condiviso.

La riattivazione del vigilante avverrà per ciascun mezzo nel momento in cui sarà presente l'attrezzaggio con reiterazione.

Allo scopo di migliorare ulteriormente l'ergonomia, abbiamo già proceduto con ANSF per verificare la possibilità di integrare la reiterazione con dispositivi innovativi di vigilanza (es. sensori di posizione); è stato programmato inoltre lo studio e l'attivazione di questi dispositivi sui treni ETR1000 e Jazz.

Sono già in corso specifici approfondimenti per definirne la procedura del collegamento *vigilante - invio chiamata di emergenza*, al fine di ridurre i tempi di soccorso al personale di macchina, fermo restando quanto previsto dalla legislazione europea.



Qui di seguito Vi forniamo l'informativa che invieremo al personale via tablet.

Dopo un lungo periodo di sospensione stabilito in forza della «Direttiva Bianchi» del 2006, il Decreto 4/2012 dell'ANSF, entrato in vigore dal 1.1.13, contempla l'obbligo di attivazione del sistema di controllo vigilanza del Personale di Condotta in cabina di guida (Decreto 4/2012 ANSF, Allegato B 'Regolamento Circolazione Ferroviaria', punto 4.22: "La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta attivo").

Trenitalia si è trovata quindi nella condizione di:

- *dover ottemperare al Decreto ANSF;*
- *dover superare le criticità relative ai dispositivi di controllo vigilanza utilizzati in passato, evidenziate all'epoca dagli Organismi competenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro.*

Trenitalia ha pertanto definito, dandone informazione ad ANSF, un percorso che prevede per ciascun tipo di veicolo l'attivazione sistematica della funzione controllo vigilanza PdC (con obbligo quindi di posizionamento del commutatore E-VIG nella posizione di "Inserito" anche durante il servizio ordinario e non solo in caso di perdita della protezione marcia treni come finora previsto) nel momento in cui è disponibile anche la funzione di "reiterazione" per limitare il più possibile l'azionamento del pedale superando così le criticità sopra evidenziate.

Sulle base delle esigenze di cui sopra sono stati eseguiti sviluppi tecnici al fine di integrare in sicurezza, nei sistemi di segnalamento, la funzione Vigilanza con la funzione reiterazione. Tali sviluppi risultano definiti nel Capitolato Tecnico Operativo "Riattivazione del Sistema Vigilante ed adeguamento del Sistema Tecnologico di Bordo".

L'emissione del Capitolato Tecnico Operativo ha permesso la definizione di un contratto quadro con i fornitori del segnalamento (Alstom e Ansaldo STS) per la realizzazione di quanto sopra indicato, mentre per i veicoli di nuova costruzione e prossima immissione in esercizio è stato definito di realizzare la funzione per quanto possibile all'atto della costruzione collegando alla reiterazione tutti gli organi disponibili in cabina.

In generale gli organi di reiterazione che abbattano la necessità di utilizzare il pedale sono quelli che normalmente il Personale di Condotta utilizza nella marcia del treno: leve di trazione di vario tipo e loro posizioni intermedie (LCM, LCA), rubinetto del freno, pulsanti di riconoscimento della RS, oltre ad altri pulsanti/comandi posti sul banco (come pulsanti tromba, sabbiera, ecc.). A tal fine Trenitalia sta definendo una specifica Tecnica di implementazione generica che descriverà in dettaglio per ogni tipologia di cabina di guida la lista degli organi di reiterazione. In seguito saranno fatti a cura di ciascun Datore di Lavoro i passaggi di illustrazione e informazione previsti con le OO.SS. e gli RLS.

Al fine poi di migliorare ancora l'ergonomia e rendere il controllo vigilanza il più possibile non invasivo per il PdC, sulla base della Specifica Tecnica Trenitalia "Riattivazione Sistema Vigilante tramite rivelazione di parametri Biometrici" (ST 373045), Trenitalia, con il supporto tecnico specialistico del Politecnico di Milano, ha iniziato un percorso di confronto con ANSF per l'introduzione in parallelo anche di un dispositivo di vigilanza innovativo basato su sensori di movimento e quindi completamente "trasparente" all'operato del PdC; si faranno 2 applicazioni sperimentali su 2 tipologie di mezzi (un mezzo alta velocità e un mezzo DPR).



L'attivazione del vigilante comporterà anche la possibilità di invio di un segnale di emergenza (in caso di intervento del vigilante e di "non riarmo") per attivare il soccorso al PdC.

Riteniamo che questo approccio riesca a conciliare le esigenze sopra menzionate e contenga aspetti di innovazione rispetto a quanto in essere presso altre imprese ferroviarie che operano in Italia, dove sostanzialmente la vigilanza è già attiva e assicurata solo con organi tradizionali (pedale, pulsanti, touche).

Roberto Buonanni