



Prot. n.
da citare nella risposta

Data:

Allegati:

Risposta al foglio del:
numero

Oggetto:

Sistema controllo presenza e vigilanza sui treni. Invio Relazione tecnica

Assessore Diritto alla Salute
Enrico Rossi
Coordinatore Commissione Salute

Al Coordinamento Commissione Salute
- Dr. Aldo Ancona
- Dr.ssa Teresa Maglione

LORO SEDI

Da alcuni anni Trenitalia ha installato sui treni il dispositivo VACMA (Vigilanza Automatica del Mantenimento di Appoggio) anche con l'obiettivo di consentire la possibilità che alcune tipologie di convogli possano essere condotti con un macchinista unico controllandone lo stato di vigilanza.

Tale dispositivo comporta che il macchinista, per segnalare il proprio stato di presenza e di vigilanza, debba mantenere il piede appoggiato su un pedale, sollevare lo stesso ogni 55 secondi e riappoggiarlo entro 2,5 secondi. Nel caso non lo faccia si attiva un segnale acustico ed entro 2,5 secondi il macchinista deve provvedere a pigiare il pedale. In caso negativo si attiva automaticamente il sistema di arresto del treno.

La Commissione "Salute", attraverso il Coordinamento tecnico per la prevenzione e sicurezza nei luoghi di lavoro ha attivato un gruppo di lavoro specifico per elaborare un contributo tecnico sulle problematiche di igiene e sicurezza del lavoro relative all'utilizzo di tale dispositivo VACMA.

Grazie anche al contributo di autorevoli relazioni tecniche di Università degli Studi e Istituti scientifici, è stata elaborata una relazione preliminare in data 3/6/2004 che ha acquisito il parere favorevole della Commissione "Salute" delle Regioni e Province Autonome nella seduta del 5 ottobre 2005.

Tale relazione esprimeva un parere fortemente negativo nei confronti del dispositivo VACMA per gli effetti sulla salute dei lavoratori a causa della anitergonomicità dell'attrezzatura e più in generale della postazione di guida, nonché per la estrema ripetitività del gesto da compiere ed anche per la possibile diminuzione di attenzione nei confronti delle operazioni di guida che ne potevano derivare.

La Commissione "Infrastrutture, mobilità e governo del territorio" delle Regioni ha anch'essa esaminato la questione relativa al VACMA nella seduta del 13 settembre 2005 rilevando che gli aspetti relativi all'igiene e sicurezza del lavoro sono di competenza della Commissione "Salute", mentre per gli aspetti relativi alle tematiche della sicurezza del trasporto ferroviario, considerate le competenze statali in materia, è stato aperto un tavolo di confronto con lo Stato.

In molte Regioni i RLS, i RSU e le Organizzazioni Sindacali hanno richiesto l'intervento e l'interessamento dell'Organo di vigilanza delle ASL e della magistratura per valutare i possibili rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori conseguenti all'introduzione del dispositivo in questione segnalando in particolare la anitergonomicità dell'attrezzatura e più in generale della postazione di guida, la estrema ripetitività del gesto da compiere e la distrazione che tale gesto determina rispetto all'attenzione che il macchinista deve porre nella guida del treno.

Diversi Servizi territoriali di prevenzione delle ASL (vedi scheda successiva) hanno svolto indagini sulle possibili ripercussioni sulla salute e sicurezza dei lavoratori conseguenti alla installazione sui treni del sistema di controllo della presenza e della vigilanza in questione.

In alcuni casi, l'indagine è stata sospesa in attesa dei risultati del confronto con la Direzione di Trenitalia.

Interventi dei Servizi di Prevenzione delle ASL e relativi provvedimenti

N°	PROVVEDIMENTO	STRUTTURA SANITARIA	DESTINATARIO (Struttura di Trenitalia)	DATA
1	Prescrizione	ASL 6 Livorno	Direzione Passeggeri Locale	18/05/2005
2	Prescrizione	ASL 6 Livorno	Direzione Generale Operativa Logistica	13/08/2005
3	Disposizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Locale	17/11/2005
4	Prescrizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Locale	17/11/2005
5	Disposizione	ASG 3 Genova	Direzione Generale Operativa Logistica	17/11/2005
6	Prescrizione	ASG 3 Genova	Direzione Generale Operativa Logistica	17/11/2005
7	Disposizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	01/12/2005
8	Prescrizione	ASG 3 Genova	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	01/12/2005
9	Prescrizione	AUSL 4 Prato	Direzione Passeggeri Locale	23/11//2005
10	Prescrizione	AUSL 4 Prato	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	-
11	Prescrizione	AUSL 4 Prato	Direzione Passeggeri Locale	17/01/2006
12	Disposizione	ASL 20 Verona	Direzione Passeggeri Nazionale	07/06/2005

			Internazionale	
13	Prescrizione	ASL Bologna	Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistema	09/03/2006
14	Richiesta informazione	ASL Firenze	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica + Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	23/11/2005
15	Richiesta informazione Incontri RLS Informativa a Procura	ASL Milano	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica	Aprile 04 Sospesa *
16	Richiesta informazione	ASL 1 Torino	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	14/10/2005
17	Richiesta informazione	ASL 12 Venezia	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	12/10/2005
18	Segnalazione di inadeguatezza VACMA	ASL 3 Umbria - Foligno	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica	05/01/2006
19	Richiesta documentazione	ASUR Marche - Pescara	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	08/03/2006
20	Richiesta informazione	Friuli VG ASL 5 Bassa Friulana	Direzione Passeggeri Locale + Direzione Generale Operativa Logistica + Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	13/02/2006
21	Richiesta documentazione	ASL Napoli	Direzione Passeggeri Nazionale Internazionale	22/02/2006
22	Richiesta documentazione	ASL Salerno	Direzione Passeggeri Locale	Febbraio 06
23	Incontro RLS e sopralluogo	ASL Pescara e Ancona		Aprile 05 Sospesa *
24	Incontro con Procura e DRL	Val d'Aosta		Luglio 03 Sospesa *
25	Relazione a Regione e ASL 1	Novara		Luglio 04
26	Richiesta informazioni	Alessandria		Giugno 05 In corso
27		Liguria ASL n.3		ottobre 05 * Sopsesa
28	Prescrizioni	Reggio Calabria		Aprile 06
29	Prescrizioni	Campobasso		Aprile 06
30	Prescrizioni	Sassari		In corso
31	Prescrizioni	Torino		Giugno 06

Le indagini sono sfociate in giudizi negativi e conseguenti prescrizioni a Trenitalia e rapporti alla Autorità Giudiziaria. Il giudizio negativo su tale dispositivo è stato unanime in tutte le ASL che hanno svolto interventi.

Il 31/01/06 il gruppo di lavoro, trattandosi di un tema a valenza nazionale e considerato l'estendersi degli interventi delle ASL, ha incontrato la direzione di Trenitalia per un confronto preliminare sull'argomento.

Nel corso dell'incontro Trenitalia si è impegnata a presentare entro il 15/3/06 un programma, su scala nazionale, di modifiche dei sistemi di controllo della presenza e della vigilanza, alla luce delle prescrizioni impartite dalle ASL nonché dell'accordo nazionale siglato dalla stessa con tutte le Organizzazioni Sindacali il 25/1/06 e dei risultati della sperimentazione prevista dall'accordo stesso. Tale documentazione viene riportata in allegato - Allegato A (prot. n. 0007145 del 14.3.06).

Il Coordinamento tecnico ha esaminato il piano inviato da Trenitalia, formulando osservazioni e richieste di integrazione cui Trenitalia ha risposto con nota del 23.6.2006 prot. n. 0017465 rimessa in allegato - Allegato B -.

Questo Coordinamento esprime un parere sostanzialmente positivo sul programma di interventi che Trenitalia ha messo a punto ritenendo che gli stessi realizzino un concreto miglioramento delle condizioni di guida dei locomotori riducendo significativamente gli elementi di antiergonomia rilevati nelle indagini condotte dai Servizi territoriali di prevenzione delle ASL per i seguenti motivi:

- viene eliminato il controllo della presenza che determina una notevole costrizione posturale
- viene adeguato sotto il profilo ergonomico posturale il sedile e l'intero posto di guida
- vengono introdotte delle reiterazioni nei comandi utilizzati per la normale conduzione del treno tali da azzerare i tempi (55 sec) per i quali è previsto effettuare una operazione che dimostri la presenza operativa del conduttore
- viene introdotta la possibilità di utilizzare alternativamente il pedale od una touche per dimostrare la presenza operativa ogni 55 sec. (se non è stato precedentemente azionato un comando utile alla conduzione del treno che azzeri i tempi)
- Vengono notevolmente mitigati gli effetti che avrebbe prodotto la circolare Lunardi (che abbassava i tempi per l'azzeramento a 30 secondi) che interesseranno solo il 2.9 % dei chilometri percorsi

Permangono comunque preoccupazioni relativamente a:

- tempi lunghi per la introduzione delle reiterazioni
- necessità di rigoroso rispetto dei tempi previsti nel programma di adeguamento delle motrici
- assenza di comprovata evidenza in ordine al fatto che il "vigilante" adottato sia in grado di adempiere allo scopo per il quale è stato installato (garantire lo stato di attenzione alla guida). Tuttavia tale tematica esula dalle competenze della Sanità essendo di prevalente attinenza della sicurezza dei trasporti.

Si trasmette la presente relazione sottolineando che l'argomento in trattazione è di portata nazionale, coinvolge sia il gestore dei trasporti che quello della rete ferroviaria, riguarda la salute e sicurezza dei lavoratori.

Alla luce delle considerazioni sopra indicate si ritiene opportuno segnalare l'attenzione sulla necessità di definire una linea comune di intervento e di trasmettere ai Servizi di Prevenzione delle ASL indicazioni utili per interventi omogenei sul territorio nazionale.

Cordiali saluti.

p. Il Coordinamento Tecnico delle
Regioni e delle Province Autonome
di Prevenzione nei luoghi di lavoro
Ing. Marco Masi

