

CUB Trasporti - Confederazione Unitaria di Base

Via Ponzio Cominio 56, 00175 Roma

Tel. 0676968412 - 0676960856 Fax 0676983007

cubtrasporti@pec.net - cub.romaeprovincia@legalmail.it - cub-trasporti@libero.it

Roma, 28 ottobre 2019

Alla Procura della Repubblica di Caserta
prot.procura.santamariacapuavetere@giustiziacert.it
Servizio prevenzione e sicurezza sui luoghi di lavoro Caserta
direzione.spsal@pec.aslcaserta.it

Alla Procura della Repubblica di Latina
prot.procura.latina@giustiziacert.it
UOC Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro (P.e S.A.L.) Latina
protocolloaoo10@pec.ausl.latina.it

Alla Procura della Repubblica di Velletri
prot.procura.velletri@giustiziacert.it
UOC Servizio Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro Pomezia
spresal@pec.aslroma6.it

Alla Procura della Repubblica di Roma
prot.procura.roma@giustiziacert.it
UOC Servizio per la Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro Roma
Dipartimento.prevenzione@pec.aslroma2.it

Alla Procura della Repubblica di Civitavecchia
procura.civitavecchia@giustizia.it
Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro Civitavecchia
dipartimento.prevenzione@pec.aslroma4.it

Alla Procura della Repubblica di Frosinone
prot.procura.frosinone@giustiziacert.it
UOS Presal Sud Frosinone
presalcassino@pec.aslfrosinone.it

Alla Procura della Repubblica di Viterbo
prot.procura.viterbo@giustiziacert.it
Servizio Prevenzione, Igiene e Sicurezza nei Luoghi di Lavoro Viterbo
PROT.GEN.ASL.VT.IT@LEGALMAIL.IT

Alla Procura della Repubblica di Torino
prot.procura.torino@giustiziacert.it
Servizio di prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro (S.pre.S.A.L.) di Torino
spresal@pec.aslcittaditorino.it

Alla Procura della Repubblica di Alessandria

prot.procura.alessandria@giustiziacert.it
Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro (S.Pre.S.A.L.)
aslal@pec.aslal.it

Alla Procura della Repubblica di Genova
prot.procura.genova@giustiziacert.it
UOPSAL ASL3 Genova
protocollo@pec.asl3.liguria.it

Alla Procura della Repubblica di La Spezia
procura.laspezia@giustizia.it
UOPSAL La Spezia
psal.medcomp@pecasl5.liguria.it

Alla Procura della Repubblica di Massa-Carrara
prot.procura.massa@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Carrara
direzione.uslnodovest@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Lucca
prot.procura.lucca@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Versilia
direzione.uslnodovest@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Pisa
prot.procura.pisa@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Pisa
direzione.uslnodovest@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Livorno
prot.procura.livorno@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Livorno
direzione.uslnordovest@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Grosseto
prot.procura.grosseto@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Grosseto
ausltoscanasudest@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Siena
prot.procura.siena@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Siena
ausltoscanasudest@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Arezzo
prot.procura.arezzo@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Arezzo
ausltoscanasudest@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Firenze
prot.procura.firenze@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Firenze
direzione.uslcentro@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Prato
prot.procura.prato@giustiziacert.it
PISLL Ufficio Prevenzione igiene e sicurezza nei luoghi di lavoro Prato
direzione.uslcentro@postacert.toscana.it

Alla Procura della Repubblica di Terni
prot.procura.terni@giustiziacert.it
Servizio di Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro Terni (SpSAL)
aslumbria2@postacert.umbria.it

Alla Procura della Repubblica di Bologna
prot.procura.bologna@giustiziacert.it
Servizio Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro Bologna città
dsp@pec.ausl.bologna.it

Alla Procura della Repubblica di Ferrara
prot.procura.ferrara@giustiziacert.it
Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro (UOPSAL) Ferrara
spsal.ferrara@ausl.fe.it

Alla Procura della Repubblica di Como
prot.procura.como@giustiziacert.it
Prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro PSAL Como
segreteria.psal.co@pec.ats-insubria.it

Alla Procura della Repubblica di Monza
prot.procura.monza@giustiziacert.it
Servizio Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro UOC PSAL Monza
protocollo@pec.ats-brianza.it

Alla Procura della Repubblica di Milano
prot.procura.milano@giustiziacert.it
UOC PSAL - UOS Milano Nord
dipartimentoprevenzione@pec.ats-milano.it

Alla Procura della Repubblica di Pavia
prot.procura.pavia@giustiziacert.it
UOC Prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro Pavia
protocollo@pec.ats-pavia.it

Alla Procura della Repubblica di Rovigo
prot.procura.rovigo@giustiziacert.it
Servizio Prevenzione Igiene e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro (SPISAL) Rovigo
protocollo.aulss5@pecveneto.it

Alla Procura della Repubblica di Padova
prot.procura.padova@giustiziacert.it
Servizio di Prevenzione, Igiene e Sicurezza negli ambienti di lavoro (SPISAL) Padova
protocollo.aulss6@pecveneto.it

Alla Procura della Repubblica di Treviso
prot.procura.treviso@giustiziacert.it
Servizio Prevenzione, Igiene e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro (SPISAL) Treviso
segspisaltv@aulss2.veneto.it

Oggetto: **ESTRATTO esposto denuncia e richiesta intervento Organi di Vigilanza in merito all'introduzione del dispositivo a uomo morto (Vigilante) su locomotive Mercitalia Rail E494.**

La scrivente OS espone quanto segue:

- 1) L'impresa ferroviaria Mercitalia Rail s.r.l., che si occupa del trasporto delle merci su ferro e che fa parte del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FSI) con sede in Piazza della Croce Rossa 1 Roma (RM), ha acquistato dalla società Bombardier e messo in servizio un nuovo tipo di locomotiva, denominata E494. Su tale locomotiva è stato installato un dispositivo, cosiddetto *Vigilante* o a "uomo morto", consistente in un pedale o pulsante collegato al freno.

L'asserita finalità di questo dispositivo sarebbe quella di controllare la "vigilanza" del macchinista durante il lavoro.

Tale dispositivo, durante la guida, necessita del consenso del macchinista, il quale deve premere tempestivamente il pedale o un altro punto di reiterazione entro 2.5 secondi dal suono dell'allarme, a intervalli massimi di ogni 55 secondi, pena l'intervento della frenatura di emergenza.

Diversamente quando il macchinista, tramite il software del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), imposta la locomotiva in modalità "manovra", intervento necessario per effettuare spostamenti brevi e frequenti all'interno delle sedi ferroviarie -ad esempio, agganciare la locomotiva al materiale rotabile o posizionare la stessa locomotiva- gli intervalli massimi connessi all'intervento del macchinista sul dispositivo a "uomo morto" sono ridotti a 30 secondi.

- 2) Su tale locomotiva -al contrario delle altre in servizio per Mercitalia- detto dispositivo risulta non essere 'dissociabile' o escludibile dal Sistema di Controllo di Marcia Treno (SCMT). Pertanto i macchinisti sono costretti a utilizzarlo in maniera continua in qualsiasi condizione di attività della locomotive. Questa condizione è stata creata con la disgiunzione del "commutatore di Esclusione Vigilante" (EVIG), il quale consentiva -esistendone le condizioni- l'esclusione del dispositivo a Uomo Morto.
- 3) L'utilizzazione di questo dispositivo -del tutto estranea e indipendente dalle attività di guida ma che si somma ad esse- per le evidenti criticità ergonomiche intrinseche implica un ulteriore aggravio dei carichi di lavoro, dovuto sia all'introduzione di

un'attività monotona e ripetitiva che alla continua distrazione dagli eventi di guida e dalle segnalazioni dell'esterno.

Infatti, durante la guida si genera una significativa sensazione di frustrazione e alienazione stante la ripetizione continua di un gesto meccanico, semplice e ripetitivo (azionare un pedale o pulsante), attività irrilevante ai fini della guida, che in poco tempo genera l'instaurazione di una sorta di riflesso condizionato come risposta allo stimolo sonoro dell'apparecchiatura.

Altresì, durante le operazioni di manovra, il macchinista deve prestare particolare attenzione alle indicazioni del personale presente a terra negli scali ferroviari e, nel contempo, controllare costantemente la segnaletica ferroviaria e visionare con estrema attenzione dove si verificano i movimenti di manovra. In questo contesto, l'intervento del dispositivo ogni 30 secondi tende, oltre che a distrarre l'operatore, a creare stress in situazioni lavorative delicate.

- 4) L'impresa ferroviaria Mercitalia Rail s.r.l. prevede, nella sua organizzazione del lavoro, la presenza costante in macchina di due agenti in qualsiasi fascia oraria di lavoro nell'arco delle 24 ore.

Tale organizzazione del lavoro ci risulta sia in grado garantire la vigilanza a bordo delle locomotive in quanto i due macchinisti controllano reciprocamente l'attività del collega a suo fianco. L'installazione del dispositivo a "uomo morto" desta, quindi, perplessità sulla sua funzione a bordo della locomotiva, in quanto risulta avulsa dal sistema lavorativo.

- 5) Tutte le criticità sopra indicate sono state rilevate e dettagliatamente analizzate in passato dagli Organi di Vigilanza in diverse regioni e sono state oggetto di ripetuti interventi ispettivi e sanzionatori. Tali interventi, che si sono tradotti in prescrizioni, hanno costretto le imprese interessate ad adottare misure correttive al fine di mitigare gli effetti negativi e le disergonomie di questa apparecchiatura.

Il dispositivo Vigilante attivo sulla locomotiva E494, a seguito delle osservazioni e sanzioni operate dalle ASL alle imprese ferroviarie negli anni scorsi, è stato dotato - oltre al pedale- di ulteriori punti di azionamento del dispositivo, idonei ad azzerare il conteggio dei 55 secondi entro i quali il macchinista deve fornire il suo consenso al dispositivo.

Questi interruttori sono stati inseriti su alcuni organi di comando, collegati elettricamente "in parallelo al pedale". Con il loro azionamento, si viene considerata soddisfatta la condizione di vigilanza del macchinista.

I "punti di reiterazione" presenti nella locomotiva Mercitalia Rail E494 sono: attivazione della frenatura commutando la leva del freno continuo dalla "posizione di marcia" alla posizione di frenatura; attivazione della frenatura con la leva del freno diretto; azionamento della tromba (segnalazione acustica); comando del faro centrale con interruttore a levetta "Faro centrale"; spostamento del regolatore dello sforzo elettrodinamico di trazione e frenatura; azionamento del regolatore della velocità programmata; azionamento della sabbiera; comando del manipolatore laterale di marcia sul lato di guida. Tali contatti accessori sono collegati al circuito principale del

dispositivo a “uomo morto” mediante una cosiddetta catena secondaria “non sicura”, con caratteristiche di affidabilità e sicurezza di livello inferiore a quella principale cui è collegato il pedale.

Quando la locomotiva viene impostata in modalità “manovra” tramite il software del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) gli organi mitigativi di reiterazione sono inibiti dalla loro funzione, in quanto il software attiva automaticamente il solo utilizzo del pedale e dei pulsanti ai finestrini. L'utilizzo della E494 in modalità “manovra” tende quindi a determinare situazioni di stress e distrazione del macchinista descritte in precedenza.

In seguito a questi elementi, la scrivente OS intende mettere gli OdV a conoscenza che l'odierna apparecchiatura, denominata Vigilante o a “uomo morto”, unitamente alla disgiunzione del selettore di esclusione ‘EVIG’ e nonostante l'introduzione dei punti di reiterazione, risulta, alla scrivente OS, essere ancora in contrasto con le criticità rilevate in passato dagli OdV.

In particolare, le anomalie riscontrate sul dispositivo sono riferibili ai seguenti punti:

- 1) **D.lgs 81/08**, di cui al Capo III, Gestione della prevenzione nei luoghi di lavoro sezione I, art.15, comma 1, lettera d (*il rispetto dei principi ergonomici nell'organizzazione del lavoro, nella concezione dei posti di lavoro, nella scelta delle attrezzature e nella definizione dei metodi di lavoro e produzione, in particolare al fine di ridurre gli effetti sulla salute del lavoro monotono e di quello ripetitivo*)
- 2) **prescrizioni n° 229541 del 18 maggio 2005 e n° 247430 del 13 agosto 2005 emesse dalla AUSL 6 di Livorno** e di altre 30 analoghe prescrizioni su suolo nazionale.
- 3) **Direttiva del Ministro dei Trasporti Bianchi** (DG 4/DIV5 0044725 del 20 ottobre 2006)
- 4) **nota della Regione Toscana del 10/2006**
- 5) **relazione del Coordinamento Interregionale Area Prevenzione e Sanità Pubblica protocollo n° 208020 del 26/12/2017**
- 6) **prescrizione n° 95021 emessa dal servizio di prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro (S.pre.S.A.L.) di Torino del 16 luglio 2018** sul Vigilante di nuova generazione (previsto quindi con i punti di reiterazione).

Il dispositivo richiamato in oggetto, rispetto all'analogo sistema conosciuto in passato con il termine VACMA (Vigilanza Automatica a Controllo del Mantenimento di Appoggio cosiddetto “uomo morto”), ha -come detto in precedenza- subito recentemente delle modifiche con l'introduzione dei “punti di reiterazione”. Questi comandi o pulsanti, presenti nel banco di manovra della locomotiva, una volta azionati dal macchinista, dovrebbero interrompere il conteggio temporale del Vigilante (55 secondi) e consentire quindi una minor invasività nelle attività di condotta del treno (minori “pedalate”) e un conseguente miglioramento ergonomico nel lavoro del macchinista. Tuttavia ci risulta che l'atto di

vigilanza fornito dal macchinista sulla E494 avvenga quasi unicamente con l'azionamento del pedale posto ai suoi piedi. Infatti, il macchinista, tende a non intervenire sugli altri punti di reiterazione quando interviene il Vigilante ma ad azionare direttamente il pedale per evitare l'arresto automatico del treno; gesto dettato dall'istinto e dalla maggiore accessibilità del pedale (posto ai piedi) rispetto agli altri punti di reiterazione.

Di conseguenza le problematiche di tale dispositivo, nonostante l'introduzione dei punti di reiterazione, sono analoghe al funzionamento del dispositivo VACMA, oggetto delle prescrizioni ASL sopracitate e delle critiche formulate dalla commissione Salute della regione Toscana (allegato 3): *«la relazione esprime un parere fortemente negativo nei confronti del dispositivo VACMA per gli effetti sulla salute dei lavoratori a causa della antiergonomia 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».*

Il concetto relativo alle misure tecnologicamente adottabili per eliminare o ridurre gli effetti pregiudizievoli sulla salute del lavoratore, compresi quelli riferiti al lavoro monotono e ripetitivo, viene ribadito ulteriormente **dal Coordinamento Interregionale Area Prevenzione e Sanità Pubblica** *«si ritiene opportuno che le imprese ferroviarie si dotino di strumentazione finalizzata a verificare lo stato di vigilanza del macchinista supportata da tecnologie più moderne e non invasive, tecnologie peraltro già applicate in altri ambiti»*, **dalla Direttiva Bianchi** *«il Gestore dell'infrastruttura, anche sulla base dei ritorni di esperienza nella gestione del periodo transitorio, valuterà l'opportunità di formulare proposte migliorative degli standard internazionali maggiormente aderenti alla evoluzione delle tecnologie innovative in corso di installazione sulla rete nazionale»*, **dalla Direttiva ANSF 1-2016** punto 9.3.4 Supervisione del macchinista *«ai sensi della Direttiva Bianchi, tale requisito (EVIG) si applica al periodo di tempo strettamente necessario alle Imprese ferroviarie ad individuare soluzioni tecnologiche atte a risolvere le suddette problematiche. Venuta meno tale necessità, gli standard internazionali dovranno essere integralmente rispettati».*

A supporto di queste argomentazioni riportiamo alcuni stralci della relazione elaborata in data 26/05/2017 dal Coordinamento Interregionale Area Prevenzione e Sanità Pubblica (allegato 2) in seguito a un esposto presentato dai RLS dei macchinisti della società Trenord, particolarmente esplicativo sul tema della vigilanza: *«la ripetizione automatica di movimenti, schiacciamento/rilasciamento del pedale potrebbe, peraltro, non garantire in maniera assoluta lo stato di vigilanza operativa del macchinista; ipotesi avvalorata da diversi incidenti verificatisi con il vigilante in funzione (citiamo quelli più tristemente noti per il numero di vittime che hanno determinato, Crevalcore e Santiago di Compostela, ma la quasi totalità degli incidenti ferroviari che si sono verificati in Europa sono avvenuti con il vigilante ad uomo morto in funzione (..) il sistema dispositivo di uomo morto attualmente installato sui locomotori di diverse compagnie ferroviarie è oggettivamente ispirato ad una filosofia di funzionamento obsoleta, obbligando i lavoratori a compiere movimenti, talvolta in condizioni ergonomiche non ottimali, non funzionali alle attività di guida; aumentando i carichi di lavoro; costringendo i macchinisti a rivolgere l'attenzione ad attività monotone e*

ripetitive diverse da quelle utili alla guida. Inoltre, vi sono varianti del dispositivo prive di sistemi di reiterazione (comandi utili alla conduzione del treno che, se azionati, consentono l'azzeramento dei tempi come se fosse premuto il pedale)».

In merito ai **punti di reiterazione**, la relazione indica come: *«la presenza delle reiterazioni introdotte per ridurre la monotonia e ripetitività del lavoro potrebbe indurre involontariamente il macchinista a compiere manovre di guida del treno -accelerazione o decelerazione del treno- senza che ve ne sia un'oggettiva necessità, ma al solo fine dell'azzeramento dei tempi».*

Tali punti di reiterazione, oltre a non risolvere in alcun modo la ripetitività del movimento che il macchinista deve compiere per annullare l'intervento del Vigilante e che rappresentano allo stesso tempo una possibile fonte di diminuzione di attenzione e concentrazione nelle attività di condotta, sono stati introdotti in modo frettoloso e senza una ricerca tecnologica adeguata. Tali punti sono stati infatti realizzati applicando nella pratica dei semplici collegamenti che potevano già essere attivati in tempi passati, dove le conoscenze tecniche erano certamente meno approfondite di oggi.

Tale "improvvisazione" deriverebbe, a nostro avviso, dai richiami di ANFS (Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria) nei confronti delle imprese ferroviarie. L'ANSF, con la lettera del 14/12/2016 (allegato 5), ha dichiarato che *«l'eventuale divieto di utilizzo del vigilante da parte delle Autorità competenti costringerebbe questa agenzia ad imporre la sospensione della circolazione dei treni sulle linee interessate da un simile provvedimento».* Questa indicazione ha portato le imprese ferroviarie a reinserire il Vigilante senza che quest'ultime abbiano trovato valide alternative per ovviare al problema della vigilanza e che tengano conto della salute e sicurezza del lavoratore.

L'ANFS dichiara, sempre nella stessa lettera, che *«il dispositivo Vigilante dovrebbe essere mantenuto in ogni caso attivo nelle versioni attualmente presenti sul mercato anche in presenza di criticità evidenziate dalle Autorità preposte alla salute e sicurezza dei lavoratori».* Si deduce quindi che ANFS, oltre ad aver fatto reintrodurre in modo arbitrario il Vigilante sui mezzi di trazione, va a prevaricare a nostro modo di vedere le decisioni prese dagli organi competenti in tema di salute e sicurezza dei lavoratori. Nella fattispecie non è stato tenuto conto che:

- 1) l'articolo 13 del D.Lgs 81/08 (Vigilanza) norma che *«la vigilanza sull'applicazione della legislazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro è svolta dalla Azienda Sanitaria Locale competente per territorio».*
- 2) la Commissione "Infrastrutture, mobilità e governo del territorio" delle Regioni *«ha (...) rilevato che gli aspetti relativi all'igiene e sicurezza del lavoro sono di competenza della Commissione Salute».*
- 3) ANSF, per sua stessa ammissione, afferma che *«ai sensi dell'articolo 2 del D.Lgs 10/2017 n°162 questa Agenzia non è competente in materia di tutela della Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro».*

L'ANSF presenta inoltre delle contraddizioni relative all'opportunità della reintroduzione del Vigilante sui mezzi di trazione. Con la Direttiva 1-2016 (emessa il 13/12/2016, quindi il

giorno precedente della lettera sopra riportata) l'ANSF asseriva che «*ai sensi della Direttiva Bianchi, tale requisito (EVIG) si applica al periodo di tempo strettamente necessario alle Imprese ferroviarie ad individuare soluzioni tecnologiche atte a risolvere le suddette problematiche. Venuta meno tale necessità, gli standard internazionali dovranno essere integralmente rispettati*». Mentre il giorno dopo l'ANSF, con la lettera sopracitata, impone la reintroduzione del Vigilante senza che ci sia stata un'individuazione di soluzioni tecnologiche adeguate da parte delle imprese ferroviarie.

La contraddittorietà tra le due linee guida di ANSF sulla presunta opportunità dell'attivazione dell'apparecchiatura del vigilante a bordo dei treni è stata messa in evidenza anche dal rapporto elaborato dal Coordinamento Interregionale Area Prevenzione e Sanità Pubblica: «*in difformità dal suddetto decreto (direttiva ANSF 1-2016 del 13/12/2016, allegato 4), l'ANSF con la lettera del 14/12/2016 ha ribadito che il dispositivo di uomo morto, “.. in caso di mancato azionamento da parte del macchinista comanda la frenatura automatica del treno ed è pertanto indispensabile per la sicurezza della circolazione ferroviaria in mancanza di sistemi di protezione della marcia del treno...”*; ed ha precisato che l'eventuale disattivazione del dispositivo in tratte sprovviste di SCMT imporrebbe una sospensione della circolazione ferroviaria. Pertanto, l'ANSF ritiene che “... il dispositivo dovrebbe in ogni caso essere mantenuto attivo nelle versioni precedentemente presenti sul mercato anche in presenza di criticità evidenziate dalle Autorità preposte alla salute e sicurezza dei lavoratori, per il superamento delle quali dovrebbe essere vigorosamente stimolata l'individuazione di efficaci soluzioni tecnologiche..” ».

La relazione prosegue affermando che «*il sistema dispositivo di uomo morto attualmente installato sui locomotori di diverse compagnie ferroviarie è oggettivamente ispirato ad una filosofia di funzionamento obsoleta, obbligando i lavoratori a compiere movimenti, talvolta in condizioni ergonomiche ottimali, non funzionali alla attività di guida; aumentando i carichi di lavoro; costringendo i macchinisti a rivolgere l'attenzione ad attività monotone e ripetitive diverse da quelle utili alla guida*».

Riprendendo questi passaggi della relazione si deduce che il Vigilante inserito non è sinonimo di sicurezza e salute per i lavoratori, come successo negli incidenti di Crevalcore e Santiago di Compostela dove il Vigilante era attivo. È legittimo desumere, quindi, che i punti di reiterazione della locomotiva E494 avranno come unico effetto quello di costringere i macchinisti ad eseguire operazioni dettate perlopiù dal timore dell'intervento del Vigilante, e non per compiere operazioni dettate da esigenze strettamente lavorative.

In ordine di tempo, ma non di importanza, la scrivente OS cita la prescrizione emessa dal Servizio di Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro (**S.pre.S.A.L.**) di Torino (n°95021, 16 luglio 2018) nei confronti della società Trenitalia, in seguito all'installazione del dispositivo Vigilante dotato di punti di reiterazione sui rotabili ETR 425 modello “Jazz” (allegato 8).

La S.pre.S.A.L. ha rilevato -e successivamente segnalato- le seguenti criticità sul Vigilante di nuova generazione, del tipo adottato sulla locomotiva E494 di proprietà Mercitalia Rail :

- 1) *«l'uso del pedale non rispetta i principi ergonomici nell'organizzazione del lavoro e nella scelta delle attrezzature citati all'art.15 punto 1 lett.d del D.lgs 81/08 al fine di ridurre gli effetti sulla salute del lavoro monotono e di quello ripetitivo, e determina condizioni di stress.»*
- 2) *«la disamina del tabulato relativo all'estrazione dei dati dal sistema DIS (Driver System Information) (...) evidenzia n°45 reiterazioni di un organo di vigilanza (O.V) effettuate dal macchinista (...) Di queste n°40 sono avvenute prima della scadenza dei 55 secondi previsti, e in diversi casi molto prima della scadenza predetta (entro 20 secondi dalla reiterazione). È verosimile, pertanto, ritenere che la reiterazione del pedale (O.V passivo) sia avvenuta in numero maggiore rispetto a quelli unicamente desumibili dal tabulato (...) ciò comporta per i macchinisti un rischio di tipo ergonomico d stress lavoro-correlato.»*
- 3) *«(...) si precisa che la reiterazione di diversi O.V attivi (punti di reiterazione) comporta le necessità di più azionamenti consecutivi (...) a volte anche con esercizio di notevole pressione, il colore identico e la posizione ravvicinata degli stessi sulla consolle di guida, o che producono forte rumore in cabina di guida, non adeguati a livello ergonomico, determinano una condizione di stress lavoro correlato e distolgono l'attenzione del macchinista impegnato costantemente in una serie di attività connesse con la gestione della marcia del treno.»*

L'esito dell'indagine si conclude affermando che *«il documento valutazione del Rischio-Utilizzo dispositivo Vigilante sui rotabili ETR 425 "Jazz" (..) non contiene una adeguata valutazione dei rischi ergonomico e stress lavoro-correlato per i macchinisti correlato all'utilizzo del dispositivo "vigilante" di nuova generazione, in violazione dell'art.29 comma 1 D.Lgs. 81/08 e s.m.i anche in relazione all'art.15 punto 1 lett.d) medesimo decreto».*

La scrivente OS segnala pertanto agli OdV la presunta assenza in capo al Datore di Lavoro -individuato ai sensi del D.Lgs 81/08 nelle persone di Tolomeo Giuseppe (Direttrice tirrenica Mercitalia Rail), Enrico Nalin (Direttrice adriatica Mercitalia Rail), Enrico Melloni (Direttrice nord Mercitalia Rail)- della valutazione dei rischi relativa agli articoli 17 e 28 del D.Lgs 81/08 per quanto riguarda l'impatto del Vigilante sulla salute e sicurezza dei lavoratori.

La mancata valutazione de rischio è già stata oggetto dell'interpello n°6/2018 della **Commissione per gli interPELLI in materia di salute e sicurezza sul lavoro** - articolo 12 del D.Lgs 81/08 (allegato 7).

La commissione ha evidenziato che *«l'assenso di conformità dei dispositivi per il controllo della vigilanza del macchinista da parte del Ministero dei Trasporti e dell'Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria, non determina di per sé una presunzione di conformità alle disposizioni previste dal decreto legislativo n. 81 del 9 aprile 2008 e successive modificazioni (...) la Commissione rileva che, anche se conforme agli standard europei e nazionali, il datore di lavoro debba valutarne l'impatto sulla salute e sicurezza dei lavoratori nell'ambito della valutazione dei rischi di cui agli articoli 17 e 28 del citato decreto legislativo n. 81 del 2008, non potendo l'omologazione in*

ambito di interoperabilità ferroviaria fungere da presunzione di conformità del dispositivo alle norme previste dal richiamato decreto legislativo».

Sempre l'interpello «evidenzia, altresì, quanto previsto dall'art. 15 comma 1, lettera d) del richiamato decreto legislativo n. 81 del 2008 che, tra le misure generali di sicurezza a carico del datore di lavoro, individua anche “il rispetto dei principi ergonomici nella organizzazione del lavoro, nella concezione dei posti di lavoro, nella scelta delle attrezzature e nella definizione dei metodi di lavoro e produzione, in particolare al fine di ridurre gli effetti sulla salute del lavoro monotono e di quello ripetitivo”. Pertanto, il datore di lavoro, nell'ambito della valutazione dei rischi, dovrà porre in essere tutte le misure tecnologicamente adottabili, tali da eliminare o ridurre gli effetti pregiudizievoli sulla salute del lavoratore compresi quelli riferiti al lavoro monotono e ripetitivo».

È stato rilevato inoltre dai lavoratori che il suono del Vigilante della locomotiva E494 sia estremamente simile -se non uguale- a quello emesso dell'apparecchiatura SCMT, in apparente contrasto con il punto 9.3.4 “Supervisione del macchinista” della Direttiva ANSF 1-2016 «la segnalazione acustica di richiesta operatività all'agente di condotta da parte del dispositivo Vigilante deve essere differenziata rispetto alle altre segnalazioni in cabina» e che il volume della segnalazione acustica sia decisamente inferiore al rumore circostante, rendendo quindi spesso impercettibile il suono con quello che ne consegue ai fini della condotta del treno.

A parere della scrivente OS emergerebbe pertanto:

- 1) una mancata valutazione dei rischi relativa agli articoli 17 e 28 del D.Lgs 81/08, per quanto riguarda l'impatto del Vigilante sulla salute e sicurezza dei lavoratori, e una ipotizzabile violazione relativa all'art.15, comma 1, lettera d del D.Lgs 81/08;
- 2) una apparente difformità della linea aziendale su quanto indicato dalle direttive e dagli organi competenti in tema di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro quali: la Direttiva Bianchi, la relazione della Regione Toscana del 10/2006, il lavoro del Coordinamento Interregionale Area Prevenzione e Sanità Pubblica, la relazione della Commissione per gli interpelli in materia di salute e sicurezza sul lavoro e dalle prescrizioni ASL, che riteniamo tutt'ora in essere visto il mancato avanzamento tecnologico atto a superare le criticità del dispositivo Vigilante.

Ciò premesso, la scrivente OS chiede agli OdV:

- a) di accertare quanto esposto e verificare preliminarmente la sussistenza, l'attualità e la concretezza dei rischi prospettati sulla base della documentazione allegata e sugli ulteriori accertamenti che codesta Autorità intenderà effettuare -anche mediante opportuni accessi diretti- in merito ai rischi sia per la salute dei lavoratori che per la sicurezza ferroviaria;

- b) di accertare l'adeguatezza della Valutazione dei rischi, effettuata ai sensi del D.Lgs 81/08 relativamente alle suddette locomotive, da considerarsi a tutti gli effetti di legge come macchinari messi a disposizione dei lavoratori;
- c) di effettuare adeguate indagini per accertare le concrete modalità di funzionamento del dispositivo a “uomo morto” installato sulla locomotiva Mercitalia Rail E494;
- d) di analizzare le condizioni ergonomiche complessive della cabina di guida e dell’ambiente di lavoro e all’apparecchiatura Vigilante installata su tale mezzo di trazione, al fine di appurare le criticità riportate.
- e) di adottare i provvedimenti cautelativi e d'urgenza eventualmente ritenuti opportuni a tutela della sicurezza ferroviaria, dell'incolumità e della salute dei lavoratori impiegati sui treni, prendendo in considerazione, nelle more degli accertamenti ritenuti necessari e/o di soluzioni tecniche definitive, anche l'imposizione del reinserimento della possibilità di esclusione (EVIG) rispetto della Direttiva Ministeriale DG 4/DIV5 0044725 del 20 ottobre 2006 (Bianchi);
- f) di accertare se possano configurarsi eventuali violazioni degli obblighi di legge imposti dal D.Lgs 81/08, a carico di amministratori, dirigenti, datori di lavoro, RSPP, funzionari, dei medici competenti, progettisti e costruttori, e nel caso esercitare nei loro confronti l’azione penale;

In ragione delle peculiarità inerenti le tematiche sin qui presentate e considerato che la locomotiva Bombardier E494 -appartenente all’impresa ferroviaria Mercitalia Rail- circola su gran parte del territorio nazionale, la scrivente OS espone quanto predetto agli Organi di Vigilanza di tutte le aree dove le risulta che tale locomotiva presti servizio, in modo da favorire la collaborazione tra le sedi competenti in tema di salute e alla sicurezza nei luoghi di lavoro inerentemente all’argomento della vigilanza del macchinista nella cabina di guida dei locomotori.

Vi è la piena disponibilità, qualora ritenuto utile, ad essere ascoltati personalmente e/o a presentare ulteriori scritti per fornire ogni ulteriore informazione o chiarimento; si chiede di avere riscontro ai riferimenti sotto riportati in esito delle azioni che saranno intraprese.

Si chiede infine di essere informati ai sensi degli artt. 405 e 408 c.p.p. – quali parti lese – in merito all’esito del presente procedimento anche in caso di archiviazione.

In allegato alla presente lettera:

- (Allegato 1) Copia della Direttiva Bianchi

- (Allegato 2) Copia della relazione del Coordinamento Interregionale Area Prevenzione e Sanità Pubblica
- (Allegato 3) Copia della nota della regione Toscana
- (Allegato 4) Copia della Direttiva ANSF 1-2016
- (Allegato 5) Copia della lettera ANSF del 14/12/2016
- (Allegato 6) Copia della relazione RLS del settore ferroviario
- (Allegato 7) Copia dell'esito del lavoro della commissione per gli interPELLI in materia di salute e sicurezza sul lavoro
- (Allegato 8) Copia della prescrizione n°95021 emessa dal servizio di prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro (S.pre.S.A.L.) di Torino del 16 luglio 2018

Confederazione Unitaria di Base Trasporti
Coordinatore Nazionale – *Antonio Amoroso*

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Antonio Amoroso". The signature is written in a cursive, flowing style.