



Esecutivo Nazionale
www.associazioneecat.it
cat@pec.associazioneecat.it
via dei Camapani 43
00185 ROMA
tel.3294555203 fax. 0108935794

Prot. N. 25. E.N /CAT 2016

coordinamento autorganizzato trasporti

Ing. Giuseppe Piegari
Presidente Commissione Interpelli (art. 12 D.Lgs 81/08)
GPiegari@lavoro.gov.it
InterpelloSicurezza@lavoro.gov.it

SEDE

Pc
ai membri della commissione
**Rossi Paolo, Vatrano Concetta, Marano Giancarlo, Alessandro Camarda, Maurizio Di
Giorgio, Alberto Andreani e Giuseppe Petrioli.**

Roma, 10.05.2016

Oggetto: interpello su reintroduzione dispositivo *Uomo Morto* nelle cabine di guida dei treni.

Gentile Presidente,

la presente in relazione all'articolo 12 del D.lgs. 81/08, il quale consente alle Organizzazioni sindacali di trasmettere a codesta Commissione quesiti di ordine generale riguardanti l'applicazione della normativa inerente la sicurezza del lavoro. Solo di recente siamo venuti a conoscenza della presenza di una procedura di 'Interpello' su materia analoga.

Al fine di contribuire a dirimere in modo organico le questioni interpretative sul tema, intendiamo, sottoporre alla vostra attenzione il tema della *reintroduzione* a bordo dei treni del dispositivo di 'controllo' dei macchinisti denominato a "*Uomo Morto*", sistema già utilizzato dalle compagnie ferroviarie nei primi anni del secolo scorso e, più di recente, negli anni 2005-2006, asseritamente per controllare la '*vigilanza*' del guidatore. Esso consiste essenzialmente nell'attivazione pressoché continua di un organo meccanico di interfaccia, pena l'arresto del treno con la frenatura in emergenza.

Per completezza informativa si segnala che la materia della sicurezza della circolazione ferroviaria è affidata dalla legge al Ministero dei Trasporti ed all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), soggetti che non hanno, tuttavia, alcuna competenza in materia di igiene, salute e sicurezza del lavoro. Le condizioni di sicurezza della marcia del treno sono presidiate da altri sistemi ormai presenti e funzionanti praticamente sull'intera rete e su tutti i mezzi di trazione.

Le criticità ergonomiche e di salute, proprie del sistema, stante la sostanziale inefficacia del dispositivo a "*Uomo Morto*" allo scopo dichiarato di controllare la '*vigilanza*' del macchinista durante la guida, hanno indotto molti interventi degli Organi di Vigilanza (ci si perdoni la ripetizione del temine

vigilanza) di cui al Decreto 81/08, i quali hanno prescritto la risoluzione delle criticità anti ergonomiche e di ripetitività intrinsecamente presenti nel sistema (azionamento ogni 30/55 secondi).

Dopo circa dieci anni dalla disattivazione *dell'Uomo Morto*, conseguente alle contravvenzioni comminate ad alcune aziende, esse stanno reintroducendo senza modifiche rilevanti, il dispositivo che mantiene però immutata la sua filosofia di funzionamento arcaica ed obsoleta (pigiare ripetutamente a seguito di un comando sonoro, cosiddetto *effetto scimmia*), senza una preventiva verifica di compatibilità agli standard di ergonomia e, soprattutto, senza la verifica - secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica - dell'esistenza di metodi alternativi necessari a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro, anche per evitare il lavoro monotono e ripetitivo. Nel settore dell'automazione e del controllo da remoto, in questi anni, la tecnologia, ha fatto passi da gigante ma le imprese ferroviarie non hanno ritenuto di avvalersene, né di ricercare, preventivamente, modalità o sistemi alternativi e meno invasivi sul piano ergonomico e cognitivo per prevenire, oltre agli effetti osteoarticolari anche quelli di natura psicologica correlati all'attivazione ripetitiva, ai limiti dell'ossessivo, del medesimo comando.

Infatti, nella nuova configurazione *dell'Uomo Morto*, la riduzione parziale e non significativa del numero di azioni richieste al macchinista (variabile da treno a treno) mediante implementazione di altre interfacce, non ha modificato il principio tecnico, tanto che gli è sempre richiesto l'azionamento manuale e ripetitivo di un pedale, leva o pulsante, in maniera avulsa da qualsivoglia evento legato alla marcia del treno, per tutto il tempo di lavoro. Questa modifica, al contrario, ha introdotto una nuova criticità consistente nella duplicazione della funzione di alcune leve particolarmente importanti per la guida, quali il freno e la marcia, col rischio concreto di confondimento nell'uso.

Appare del tutto inutile soffermarsi sul fatto che tali movimenti obbligati siano del tutto inutili ed inefficaci al controllo della *'vigilanza'*, ovvero della costante capacità istantanea di agire con tempestività ed adeguatezza in relazione alle necessità ed ai vincoli di guida. Ciò a maggior ragione quando, a seguito di *'adattamento'*, la risposta al segnale sonoro diviene inevitabilmente un *'riflesso condizionato'*, indipendente dalla consapevolezza del gesto.

Il quesito che si pone a codesta Commissione è pertanto il seguente:

l'obbligo delle imprese ferroviarie, di adottare nell'esercizio dell'attività produttiva le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro - ferme restando le indicazioni e le condizioni poste in ordine alla sicurezza ferroviaria dagli organismi istituzionali a ciò preposti, ANSF e Ministero dei Trasporti - deve essere inteso nel senso che esse possono legittimamente decidere di utilizzare i dispositivi e le procedure ritenuti più convenienti o si può ritenere che le stesse debbano necessariamente avvalersi di mezzi, metodi, tecnologie e sistemi di concezione più moderna, tecnicamente realizzabili, quando questi possano migliorare le condizioni di salute, sicurezza e benessere lavorativo, così come definite dal D.lgs. 81/2008.

In attesa di un cortese riscontro, Le inviamo i nostri migliori saluti.

per l'Esecutivo Nazionale

Antonino Catalano


catalano@associazioneecat.it