



OR.S.A. FERROVIE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA
GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

www.orsafferrovie.it
sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

INFORMATIVA INCONTRO DIREZIONE TECNICA

Si è svolto ieri 9 Aprile il secondo incontro tra Orsa Ferrovie e la struttura di Direzione Tecnica di Trenitalia, per dare seguito alle numerose vertenze e segnalazioni messe in atto dalla nostra organizzazione.

L'azienda ha introdotto la riunione con la presentazione di alcune slides riferite all'analisi dell'andamento della sicurezza dell'esercizio e gli indici degli incidenti avvenuti in esercizio e negli scali; l'andamento dei lavori sulla logistica nelle officine e le azioni messe in atto ai fini ambientali per il risparmio delle risorse idriche. Nello specifico sono stati riportati i dati del 2018 e del primo trimestre del 2019.

INCIDENTI - SPAD/SPAR - INCIDENTI IN MANOVRA – SALTI FERMATA

Gli incidenti secondo definizione UIC nel 2018 sono stati 7. Gli SPAD/SPAR sono stati 14 nel 2018, e il trend per il primo trimestre del 2019 è in calo.

Gli incidenti nelle manovre in abito scali sono stati 68 nel 2018. Rimane invece preoccupante il dato dei salti fermata che ammonta a 200 casi.

Come Orsa -pur evidenziando il trend a ribasso di incidenti e SPAD che a nostro avviso rimane un dato da attenzionare- quello che ci preoccupa sono gli incidenti che avvengono in Manovra negli scali. Abbiamo infatti ribadito che la manovra va regolamentata meglio e vanno aumentati i margini di sicurezza con un'apposita regolamentazione.

Per quanto riguarda i salti fermata si è chiesto il dato distinto per fasce orarie e abbiamo evidenziato la necessità di effettuare una valutazione più puntuale in riferimento ai carichi di lavoro. Inoltre, abbiamo evidenziato come a nostro avviso il problema dei salti di fermata sia aumentato con la disposizione di RFI sul "VERDE VERDE", più volte da noi contestata.

Abbiamo chiesto di affrontare, in un incontro specifico, una rivisitazione della COCS 49 per meglio puntualizzare gli ambiti della sua applicazione, chiedendo esplicitamente di escludere gli eventi dei salti fermata e gli inconvenienti di esercizio nei depositi.

DEIF 4.10

Gli aspetti inerenti alla deif 4.10 verranno trattati nel successivo incontro già programmato per il 18 pv.

Per quanto riguarda la perdita del blocco porte in fase di manovra l'azienda si è impegnata a ridiscuterne nell'ambito dell'incontro già programmato. Inoltre verrà fatta un'integrazione del manuale di mestiere per quanto attiene la prova delle porte in prima abilitazione lato interbinario per i materiali in ambito stazione.



PROCEDURA PARTENZA

Dopo la ferma opposizione di Orsa per quanto riguarda la procedura di chiusura porte anticipata, l'azienda chiarisce che l'anticipazione della chiusura delle porte del treno potrà avvenire SOLO A SEGNALE A VIA LIBERA E SOLO NELLE STAZIONI DI TESTA per i treni del segmento DPLH.

NOTA SCIDA PER GESTIONE PORTE TRENI IC

In merito alla nota in oggetto, che tratta la gestione delle porte in fermate straordinarie per i treni del prodotto IC, l'azienda -dopo la ferma richiesta di ritiro della nota- ha assicurato che la struttura competente si impegnerà ed emettere nota di ritiro.

RICEZIONE E CONFERMA AGGIORNAMENTI TABLET

Abbiamo evidenziato che il Personale Mobile riceve una cospicua documentazione interessante modifiche regolamentari e aggiornamenti, la cui accettazione attraverso l'applicativo non può essere considerata come formazione. Inoltre si è denunciato che le mail di mancata conferma degli ultimi aggiornamenti dell'applicativo "la Mia Borsa" sono a nostro avviso improprie in quanto -da parte aziendale- non è mai stata affrontata l'annosa questione della mancanza di tempi nell'orario di lavoro per leggere e comprendere gli aggiornamenti prima di effettuare il servizio. Abbiamo ribadito che l'importanza del mantenimento delle competenze, oltre ad essere una necessità per il personale mobile, è un dovere per l'azienda. L'azienda si è riservata di approfondire le nostre osservazioni in un futuro incontro.

SISTEMA DI CONTROLLO DELL'ATTIVITA' DEL MACCHINISTA (vigilante)

Abbiamo chiesto di conoscere lo stato di avanzamento della messa in produzione del nuovo sistema (telecamera). L'azienda ci ha informato che nei prossimi mesi, a seguito di alcuni approfondimenti, sarà formalizzato il contratto per la fornitura; in linea con il piano di implementazione di fornitura già previsto.

A seguito delle numerose rimostranze di ORSA per la reintroduzione del EVIG, da azionare in caso di guasto al sistema vigilante, l'azienda ci ha informato che dopo un passaggio presso ANSF, è stata riconosciuta la correttezza della nostra osservazione e pertanto già dai prossimi mesi verrà effettuata una modifica al software, da implementare nei sistemi dove era stato dissociato l'EVIG, e l'installazione sui mezzi di nuova generazione che ne sono sprovvisti. Tale modifica sarà resa operativa immediatamente a valle di una disposizione che ne disciplinerà l'uso.

In relazione alla disposizione che disciplina il guasto alle reiterazioni del sistema di vigilanza, c'è l'impegno da parte di DT ad introdurre nella casistica anche il nuovo punto di reiterazione innovativo (telecamera) non precedentemente previsto e a rendere più stringente la tempistica per l'invio del mezzo in officina per la riparazione.

Infine, per quanto attiene la DEIF 74.0 per l'invio e ricezione del segnale di soccorso in caso di mancata reiterazione da parte del sistema di controllo dell'attività del macchinista, l'azienda valuterà la richiesta di ORSA per una modifica della DEIF che stabilisca che tale segnale verrà prioritariamente inoltrato alla competente struttura di gestione del soccorso in ambito ferroviario (RFI) e contemporaneamente verrà inoltrato al PDB che con sollecitudine si dovrà recare in cabina di guida per confermare o meno la richiesta di soccorso già avviata.

