



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.orsaferrovie.it
sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 26 Marzo 2019

INFORMATIVA INCONTRO DT

Dopo mesi di richieste, si è svolto nella giornata di ieri il primo incontro tra ORSA Ferrovie e la struttura di Direzione Tecnica di Trenitalia, per dare seguito, secondo quanto concordato nel verbale del 18/03, ad un confronto serio su normative e regolamenti attinenti alla sicurezza in esercizio.

DEIF 4.10. L'impresa ha avanzato la necessità di prevedere delle deroghe alla Deif 4.10 per i treni internazionali in ingresso in Italia e per i treni notte provenienti dalla Sicilia, dopo il traghettamento a Villa San Giovanni. L'ipotesi prospettata – per ORSA FERROVIE irricevibile - è quella di equiparare il guasto blocco ed il guasto lateralizzazione nella direzione di un peggioramento degli attuali standard di sicurezza, consentendo ai convogli in avaria di proseguire per centinaia di km senza alcuna mitigazione o, eventualmente, integrando la scorta con un terzo agente abilitato. **Abbiamo ribadito la nostra indisponibilità ad avallare deroghe a principi cardine nella sicurezza di esercizio, esprimendo ferma contrarietà alla reintroduzione del terzo agente in funzione mitigativa per guasto blocco e guasto lateralizzazione.** Riteniamo che tale misura, soprattutto nel caso di guasto lateralizzazione, abbia dimostrato tutti i suoi limiti a Maggio 2018, nell'incidente di Piacenza che è costato caro ad una viaggiatrice. **Tornare al passato, a nostro parere, significa deresponsabilizzare l'Impresa dai suoi obblighi e rischiare di caricare di ulteriori responsabilità il personale.** Dopo un lungo confronto l'Azienda, per il momento, si è limitata a registrare le posizioni al tavolo.

41.4 PROCEDURA DI PARTENZA, dopo mesi di richieste e denunce ad ANSF sembra che Trenitalia stia finalmente per approdare ad una revisione/ritiro della procedura di partenza emanata da DPLH da più di 3 mesi. Abbiamo ribadito la necessità che sia data piena attuazione a quanto già previsto nella DEIF 41.4, garantendo il corretto flusso di comunicazione sia nei contenuti che nelle tempistiche che regolano la delicata fase del pronti al treno.

PEIF 38 E POSTI NON GARANTITI, abbiamo **ribadito la nostra posizione iniziale: ammettere la possibilità di programmare la vendita di posti in piedi** sulla previsione di un indice di rinuncia al viaggio del tutto teorico (soprattutto durante esodi e controesodi), **è un grave rischio per la sicurezza dell'esercizio.** Lo abbiamo denunciato ad ANSF e, se necessario, lo faremo ancora. Programmare un treno affollato significa, nei fatti, ignorare una serie di variabili (bagagli al seguito, guasto clima, vetture fuori servizio, viaggiatori in possesso con altro titolo di viaggio valido per l'accesso al treno, inconvenienti di esercizio etc.) che segnano le incolmabili differenze tra la teoria e la pratica del viaggio e aggravano enormemente il lavoro del personale di bordo.

NORME SU GUASTO CLIMATIZZAZIONE, lo scorso anno il PdB, soprattutto in IC, ha sofferto ingiustamente carenze manutentive inaccettabili, ma anche l'assenza di norme che impediscano a treni con impianti di climatizzazione inefficienti di girare per giorni, nonostante le temperature infernali. Anche l'efficienza della climatizzazione, a nostro parere, deve essere inserita nel perimetro della sicurezza di esercizio e non può essere relegata a semplice *comfort commerciale*.

PATENTE A4, l'Azienda ha dichiarato che **in alcuni territori della DPR si è già arrivati al suo conseguimento dell'A4 per alcuni lavoratori apprendisti. Mentre per IC e AV tra il mese di Aprile e quello di Giugno dovrebbero essere calendarizzate le scuole di formazione.** È stato chiarito, anche grazie all'emanazione della DOCS 45.1, che l'operatività dell'A4 potrà avere luogo su tutte le linee, ma **solo in caso di malore del PDC e coerentemente con quanto sarà previsto con la procedura d'interfaccia emanata dal GI, in via di definizione.** Nella procedura non dovrebbe essere prevista una vera e propria interruzione della circolazione, ma sarà indispensabile l'inserimento ed il funzionamento pieno del SCMT e la garanzia della libertà del blocco/sezione. La velocità prevista per prestare soccorso sarà disposta dal GI e non dovrebbe essere superiore ai



**UNITI
SI VINCE**

OR.S.A. FERROVIE
SEGRETERIA GENERALE

**20
ANNI**

30 Km/h. È stato richiesto a Trenitalia di sollecitare il Gruppo FS a riattivare la Commissione Paritetica del Soccorso di cui all'art. 35 del CCNL AF 2016, onde consentire un lavoro di concerto tra OOSS, RFI e Impresa Ferroviaria.

DEIF 74.0 INVIO DEL SEGNALE DI SOCCORSO PER MANCATO RICONOSCIMENTO REITERAZIONE DEL SISTEMA DI CONTROLLO DELL'ATTIVITÀ DEL MACCHINISTA

Si è evidenziato che le norme operative di gestione del segnale, inviato prioritariamente al Capo treno, comportano un allungamento dei tempi per l'invio dei soccorsi e si è richiesto di rivedere la DEIF prevedendo l'invio del segnale direttamente alla struttura deputata alla gestione dei soccorsi in ambito ferroviario. Questo affinché venga immediatamente messa in atto la procedura per portare un tempestivo soccorso al macchinista, ma continuando a coinvolgere pienamente il Capo treno che comunque deve portarsi in cabina di guida e, valutata la situazione, confermare o meno la richiesta di soccorso.

L'azienda ha dichiarato di non concordare su tale richiesta, pertanto si valuteranno altre azioni sindacali in merito.

DISPOSIZIONE DT SULLA GESTIONE DI GUASTI AL SISTEMA DI REITERAZIONE DEL VIGILANTE

Abbiamo contestato la disposizione in quanto la stessa prevede che in caso di guasto della catena secondaria delle reiterazioni del sistema di controllo dell'attività del macchinista, il mezzo possa circolare con la sola funzione vigilante attiva (pedale e RAP) fino al primo rientro programmato del mezzo. **Si è chiesto di modificare la disposizione in senso più restrittivo ammettendo l'arrivo a termine corsa o ad una eventuale ribattuta verso l'impianto manutentivo**, l'azienda si è resa disponibile a rivedere la disposizione rimandando ad un prossimo incontro la sua definizione.

REINTRODUZIONE DELLA FUNZIONALITÀ DELL' E.VIG

Abbiamo presentato la necessità di reintrodurre l'Esclusione del Vigilante, nei casi di guasto di tutto l'apparato vigilante o delle reiterazioni, in quanto l'attuale configurazione imposta dall'ANSF determina la totale perdita dei sistemi di sicurezza della marcia del treno attraverso l'esclusione di tutto l'apparato SCMT.

Direzione Tecnica si è impegnata a sollecitare l'ANSF a rivedere la sua posizione, aggiornando il sindacato nel prossimo incontro.

INSTALLAZIONE DEL NUOVO PUNTO DI REITERAZIONE INNOVATIVA DELL'ATTIVITÀ DEL MACCHINISTA

Abbiamo richiesto a DT di dettagliare i progressi sull'installazione del nuovo sistema. L'azienda ci ha informato che entro il mese di aprile il nuovo apparato sarà operativo in esercizio su 14 Jazz. Si è richiesto di conoscere lo stato della gara per la fornitura degli apparati su tutti i mezzi interessati al fine di rispettare il piano di implementazione previsto. In tal senso l'azienda ci ha informato che vi è un rallentamento rispetto alle tempistiche programmate, in quanto sembra che in alcune regioni siano state avanzate diverse richieste di chiarimento da parte di alcuni RLS sulla funzionalità dell'apparato e che tali richieste siano ora al vaglio dell'IF prima di definire compiutamente l'installazione del nuovo sistema. Abbiamo ribadito la necessità di mantenere gli impegni assunti e di procedere speditamente alla fornitura e all'installazione del nuovo sistema.

COCS 49 GESTIONE DEGLI INCONVENIENTI DI ESERCIZIO CHE HANNO PRODOTTO O AVREBBERO POTUTO AVERE RIPERCUSSIONI SULLA SICUREZZA DI ESERCIZIO

Si è presentata a Direzione Tecnica la necessità di una revisione della disposizione, in riferimento alla sua applicazione nei confronti dei Macchinisti incorsi in inconvenienti d'esercizio che non determinino ricadute sulla sicurezza dell'esercizio, e che pongono il Macchinista in un limbo procedurale e economico, ingiustificato, (vedi salti Fermata, ecc), inoltre si è richiesto di rivedere la composizione della commissione, che ne determina l'applicazione, richiedendo che vi siano maggiori tutele per il lavoratore coinvolto. Direzione Tecnica ha chiesto di demandare la discussione di merito nei prossimi incontri.

Il confronto sulla materia sicurezza non può comunque dirsi esaurito e si rimane in attesa della calendarizzazione di ulteriori incontri.

